RELATORIO

N. 43

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE ABRIL DE 1892

SÃO PAULO
TYPOGRAPHIA DA COMPANHIA INDUSTRIAL DE SÃO PAULO
1892

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

1892
REFCP

Senhores Accionistas.

Cumprindo o que dispõe o art. 19 § 9.º dos Estatutos, mais uma vez comparece perante vós a Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, para relatar-vos as mais importantes occurrencias do anno social proximo findo e outras relativas ao corrente anno que, por sua natureza, são dignas de vossa attenção.

Directoria

Tendo de retirar-se do paiz um dos membros da Directoria e seu actual Presidente, o sr. dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, por tal motivo deixará s. exc. aquelles cargos, aguardando tão sómente a reunião da assembléa geral para a eleição de quem o substitua.

Assim, pois, tendes de eleger um novo director e o presidente da Directoria.

No impedimento temporario do sr. dr. José de Souza Queiroz, que, por molestia retirou-se para a Europa, tem sido o seu lugar occupado pelo sr. dr. Nicoláu de Souza Queiroz.

A Directoria, lamentando a ausencia forçada d'aquelle distincto companheiro, faz votos para o seu completo restabelecimento.

Pessoal

Nenhuma alteração se deu no pessoal superior da Companhia, o qual, juntamente com os demais empregados, continua a cumprir os seus deveres com dedicação e intelligencia.

Trafego da via ferrea

O incremento havido neste ramo do serviço, durante o anno de 1891, vos é revelado pelo seguinte quadro do movimento geral :

Annos	Passageiros	Toneladas de bagag. e encom.	Animaes	Ton. de mercadoria
1887	231.535	1.437	7.004	169.998
1888	298.263	1.559	6.701	213.111
1889	318.711	2.235	7.071	249.141
1890	347.444	2.613	5.768	300.671
1891	515.556	4.267	9.767	365.078

Além do numero de passageiros acima representado, as nossas linhas transportaram gratuitamente 59.747 immigrantes, cujas passagens, se fossem cobradas, importariam em Rs. 171:811$700.

A Companhia não tem poupado e continúa a envidar esforços para que o serviço do trafego de suas linhas seja feito com a regularidade e presteza desejaveis, mas, por causas extranhas e que não lhe compete obviar, nem sempre os resultados têm correspondido ás suas diligencias.

Durante o anno de 1891 entraram em serviço 5 novas locomotivas, 10 carros de passageiros, 1 de luxo, 1 de inspecção, 4 de correio, 4 de bagagem e 207 vagões de cargas de varios typos, e foram encommendados mais 10 locomotivas, 28 carros de passageiros, bagagens e correio e 300 vagões de cargas.

Trafego da Via Fluvial

Funccionou regularmente, durante o anno, o trafego da via fluvial.

O seguinte quadro vos mostrará a progressão em que vae o movimento:

ANNOS	Passageiros	Ton. de mercadorias
1887	315	5.423
1888	333	6.375
1889	690	9.558
1890	706	9.975
1891	734	12.793

Entraram em serviço no anno proximo findo 3 novos vapores e 9 lanchas, estando em montagem mais 1 vapor e 9 lanchas.

Receita e Despeza

A receita geral do anno proximo findo é a maior de quantas tem tido a Companhia, apresentando o respectivo balancete o seguinte resultado:

Receita	Despeza	Saldo
6.499:157$909	2.689:306$518	3.809:851$391

Durante o ultimo quinquennio foi este o movimento financeiro:

Annos	Receita	Despeza	Saldo
1887	2.916:267$	1.386:566$	1.529:701$
1888	3.577:121$	1.474:410$	2.102:710$
1889	4.487:396$	1.852:494$	2.634:902$
1890	5.082:283$	1.724:753$	3.357:629$
1891	6.499:157$	2.689:306$	3.809:851$

Como tereis visto, o saldo do ultimo anno accusa o excesso de Rs. 452:222$ sobre o do anno anterior. Este excesso teria sido muito maior se a despeza, por seu lado, não apresentasse tão notavel crescimento, devido a consideravel augmento quer do pessoal quer dos respectivos vencimentos, ao extraordinario encarecimento dos materiaes de consumo, ao maior dispendio com o serviço do emprestimo externo e a avultada despeza feita na substituição do material metallico da via permanente, onus estes que, directa ou indirectamente, provém da profunda baixa do cambio.

45.º Dividendo

Do saldo demonstrado para o anno de 1891, no valor de Rs. 3.809:851$391, deduzindo-se a quantia de Rs. 1.529:330$000, applicada ao dividendo provisorio correspondente ao semestre de Janeiro a Junho, resta a distribuir a quantia de Rs..... 2.280:521$391, correspondente ao dividendo de 18 % ao anno, ou Rs. 18$000 por acção integralisada e Rs. 9$000 por acção com 50 % realisados.

Fica de resto a quantia de Rs. 30:521$391, que propomos seja levada ao fundo de reserva provisorio.

É de notar que o presente dividendo é distribuido pelo capital de Rs. 25.000:000$000, emquanto que o dividendo do periodo correspondente do anno passado o foi pelo de Rs. 19.200:000$000.

Fundo de reserva

Acha-se o nosso fundo de reserva assim representado, depois de cumpridas as resoluções que a

respeito tomastes em assembléa geral extraordinaria de 1.º de março de 1891:

Fundo permanente, destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior:

253 apolices provinciaes do valor nominal de Rs. 1:000$000.....	253:000$000
144 apolices geraes de egual valor.	144:000$000
Em dinheiro.....	3:000$000
Somma Rs.....	400:000$000

Fundo provisorio, destinado ao pagamento da ultima prestação do emprestimo contrahido em Londres, em 1878, a effectuar-se em 31 de agosto de 1898, no valor de £ 98.994—12—11:

Em dinheiro..... 17:371$726

Emprestimo externo de 1878

Durante o anno de 1891 foram feitas em devido tempo as remessas a que estavamos obrigados, para pagamento dos juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000, contrahido em Londres em 1878, a saber:

Em data de 19 de fevereiro, £ 4.369—5—2 ou Rs. 54:122$420, ao cambio de 19 3/8;

Em data de 21 de agosto, £ 7.702—5—2 ou Rs. 124:271$730, ao cambio de 14 7/8.

Movimento de acções

Nos tres ultimos annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança doação, etc.	Por aução	Por baixa de caução	Total
1889	7.038	3.712	6.267	9.891	26.908
1890	11.406	3.677	19.780	12.770	47.633
1891	17.528	3.567	22.577	13.773	57.445

Novas chamadas de capital

Em Fevereiro de 1891 fez-se a ultima chamada, á razão de 30 %, das acções emittidas para completar-se o capital social de Rs. 20.000:000$000.

Em vossa reunião extraordinaria de 1.º de Março do mesmo anno deliberastes que, para construcção de novos ramaes, acquisição de varias linhas e outras despezas, fosse o capital social elevado a Rs ..... 30.000:000$000, emittindo-se 50.000 acções, para serem distribuidas de preferencia pelos accionistas.

A Directoria executou as vossas deliberações, tendo sido emittidas e distribuidas estas 50.000 acções, sobre as quaes se fizeram as seguintes chamadas:

De 20 % do capital, de 1.º a 10 de Abril de 1891;
De 30 % » » , de 15 a 25 de Junho de 1891;
De 50 % » » , de 10 a 20 de Abril de 1892.

Nova emissão de acções

Em reunião extraordinaria de 26 de Abril ainda do anno de 1891, em que foi autorisada a compra das estradas de ferro da Companhia Rio Claro, resolvestes ao mesmo tempo elevar a Rs. 60.000:000$000 o capital social, por emissão de acções, devendo o producto das respectivas chamadas ser applicado ás despezas que se tivessem de fazer em dinheiro para pagamento da estrada do Rio Claro, bem como a quaesquer novas construcções tendo por fim não só desenvolver a respectiva rede de viação como augmentar a capacidade de trafego das antigas linhas da Companhia.

A Directoria em tempo cumprirá esta vossa determinação.

Ramal de Sta. Veridiana

Difficuldades de varias ordens têm concorrido para não achar-se ainda esta linha aberta ao trafego em toda a sua extensão, o que, entretanto, não deve demorar.

Questão de zona

Em sessão do supremo Tribunal Federal de 9 de Maio de 1891, entrando em julgamento o processo civel em que era recorrente a Companhia Mogyana e recorrida a Companhia Paulista, do despacho do juiz de direito de Casa Branca, que ordenára o levantamento do embargo ás obras do ramal de Sta. Veridiana, resolveu o Tribunal não tomar conhecimento da pretendida revista.

Assim resolvido a nosso favor este incidente da questão de zona que ha muito pleitea esta Companhia com a Mogyana, ainda um outro importante argumento vem agora juntar-se a quantos temos invocado na sustentação de nossos direitos: é a propria palavra do governo definindo e explicando a maneira de se contar a zona privilegiada das estradas de ferro, a qual está inteiramente de accordo com o processo por nós sustentado e em virtude do qual sempre entendemos que a estação de Lage da linha Mogyana, objectivo do nosso ramal de Sta. Veridiana, achava-se dentro de nossa zona privilegiada, ao contrario do que pretende essa Companhia.

Em despacho que proferiu sobre o protesto feito pela S. Paulo Railway Company contra a concessão feita á Companhia Sorocabana para a linha de S. João a Santos, estabeleceu o Ministerio da Agricultura que *para obter a area da zona privilegiada*

estabelece-se uma linha recta, com extensão egual a cinco leguas de 18 ao gráu (refere-se ao caso da estrada Ingleza) *para cada lado do eixo da estrada, percorrendo normalmente este eixo, como directriz, gerando-se assim uma superficie definida geometricamente, dentro da qual não se permitte recepção de cargas ou entrega de passageiros senão á estrada privilegiada.*

O aresto ora firmado pelo governo federal está de accordo com o alvitre estabelecido em tempo pelo congresso de estradas de ferro reunido no Rio e vem definitivamente dissipar qualquer sombra de duvida sobre os direitos da Companhia Paulista.

Acquisição das estradas de ferro da Companhia Rio Claro

Tem a Directoria a satisfação de vos communicar que, usando da autorisação que lhe conferistes na assembléa geral extraordinaria, realisada a 30 de Outubro de 1891, e com prévio consentimento do Governo, levou a termo o importante negocio da compra das estradas de ferro da Companhia Rio Claro, tendo sido a escriptura definitiva assignada nesta capital, a 26 de Março do corrente anno, pelas duas partes contractantes, a vendedora representada neste acto pelo seu bastante procurador, sr. Adolpho Wilhelm Menge, e a compradora pelos seus directores, os abaixo assignados.

Com a acquisição da nova rede de viação, que breve contará quasi 500 kilometros de linhas em trafego, atravez das mais bem reputadas zonas agricolas do Estado, tem a Companhia Paulista não só garantido a integridade do trafego de sua principal linha, como adquirido campo vasto e pode-se dizer

illimitado para o desenvolvimento de sua prospera empreza.

Congratulando-se comvosco por tão importante operação, a Directoria tem ainda um motivo especial para felicitar-vos pela transacção realisada. E' que, ao mesmo tempo que pretendemos adquirir a rede de viação da Companhia Rio Claro e depois de haverem sido entaboladas nossas negociações para esse fim, egual pretenção occorreu á Companhia Mogyana, que tambem apresentou proposta para a compra da referida estrada, conforme consta da acta da Assembléa Geral de accionistas da Companhia Rio Claro, realisada em Londres aos 13 de Janeiro do corrente anno.

Estudadas as duas propostas foi preferida a da Companhia Paulista.

A respeito das razões desta preferencia não são bem explicitas as declarações feitas pela Directoria perante a Assembléa Geral de accionistas da Companhia Rio Claro, pois apenas adiantou ella o seguinte :

« Toda a materia tem merecido a mais
« cuidadosa attenção por semanas, e seria
« impossivel communicar-vos porque nos
« decidimos a acceitar esta offerta de pre-
« ferencia á outra, sem entrar em deta-
« lhes que, penso, não seriam airosos
« (fair) á Companhia Mogyana. »

Sabemos, entretanto, que o preço por nós offerecido e pelo qual effectuamos a compra, é inferior ao que offereceu a Companhia Mogyana. Este facto, Snrs. Accionistas, não só contribúe para justificar a transacção por nós realisada, como recommenda altamente os creditos da Companhia Paulista, e offerece-lhe motivo para justo desvanecimento.

Em annexo achareis cópia integral da escriptura aqui assignada; não obstante, abaixo vos damos as suas principaes estipulações:

O preço da compra das estradas de ferro da Companhia Rio Claro com todos os seus accessorios e dependencias, privilegios e direitos foi de £ 2.775.000 sendo £ 25.000 pagas em dinheiro e o restante £ 2.750.000 em titulos de obrigações preferenciaes, vencendo juros á rasão de 5 % ao anno, pagos semestralmente, devendo o primeiro pagamento realisar-se a 1.º de Outubro do corrente anno, sendo os referidos titulos garantidos por uma primeira hypotheca das estradas da Companhia Rio Claro e por uma segunda hypotheca sobre a totalidade das estradas da Companhia Paulista, sendo ditas hypothecas constituidas em favor do « Britsh Banck of South America, limited », na qualidade de fiduciario, administrador e representante dos portadores das referidas obrigações preferenciaes. Estas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dous annos, por meio de um fundo de reserva accumulado de um por cento ao anno, a principiar em 1897.

O imposto de siza foi pago sobre Rs. 8.000:000$ preço em que, na escriptura, foram computados os bens immoveis que faziam parte do activo adquirido.

Esta discriminação era necessaria porque varía o imposto de transmissão de propriedade conforme incide sobre bens immoveis ou sobre privilegios e direitos, quaes os que adquiriu a Companhia Paulista, maxime no caso vertente, porque nos termos do § 8.º do art. 14 do Regulamento que rege a materia, acha-se isenta do respectivo imposto a cessão de privilegios, *depois de realisada a empreza, ou de seu effectivo gozo.*

A Companhia Paulista tomou posse das estradas compradas e todo o respectivo serviço começou a correr por sua conta em data de 1.º de abril do corrente anno.

Não poremos fim ás informações que vos prestamos sobre este assumpto sem deixar aqui consignados os relevantes serviços que á Companhia prestou o snr. dr. Eduardo da Silva Prado, por nós encarregado de ir a Londres negociar a importante compra. A' sua esclarecida e solicita mediação muito se deve o feliz exito da negociação, pelo que com prazer aqui lhe reiteiramos os nossos mais vivos agradecimentos.

Acquisição dos ramaes Descalvadense e Santa Rita

Usando da autorisação que lhe concedestes em vossa reunião de 1.º de Março de 1891, a Directoria effectuou a compra destas duas pequenas linhas.

O custo da Descalvadense, inclusive as despesas de siza e escriptura, foi de Rs. 294:390$130 o custo da Santa Rita inclusive as citadas despezas foi de Rs. 879:487$677.

As respectivas escripturas se acham annexas ao presente relatorio.

Ramal de Limeira a Piracicaba

Logo depois de celebrado com o Governo do Estado o contracto para a construcção desta linha, o que se deu a 18 de Fevereiro de 1891, a Directoria contractou os estudos e a confecção do respectivo projecto com o distincto engenheiro, sr. José Ribeiro da Silva Pirajá.

Feita a exploração e concluido o projecto, foi o mesmo sujeito á approvação do governo, a qual lhe foi deferida por acto de 5 de Outubro do mesmo anno.

Em data de 1.º de Novembro seguinte foi contractada a locação com o mesmo profissional, estando este trabalho em via de conclusão.

Novas linhas

Prevendo que, a continuar na progressão revelada nos ultimos tempos, o serviço do trafego de nossas estradas, principalmente na arteria principal, brevemente não poderá ser comportado por uma via simples, e, por outro lado, considerando que qualquer providencia neste sentido depende de accordo com a S. Paulo Railway, em data de 26 de Dezembro ultimo dirigimos ao digno Superintendente desta estrada o officio do theor seguinte:

« Em solução ao objecto do officio de « V.ª S.ª, datado de 23 do corrente, cabe- « me communicar-lhe, para os devidos fins, « que esta Companhia, tendo em conside- « ração o extraordinario desenvolvimento « que ultimamente tem apresentado o mo- « vimento de cargas em suas linhas, acha- « se resolvida a dobral-as, a começar « desde já pelo trecho entre Jundiahy « e Campinas, intercalando em cada linha « larga uma completa via de bitola de « um metro, de modo a permittir que « os trens de bitola estreita da estrada Mo- « gyana e depois da Rio Claro venham « até Jundiahy, destinando-se uma das li- « nhas para exportação e outra para im- « portação.

« Mas, como bem comprehende V.ª S.ª,
« para que este plano possa ser levado a
« effeito e produza completo resultado, é
« indispensavel que a São Paulo Railway,
« por seu lado, de Jundiahy a Santos,
« adopte alvitre equivalente.

« Sendo esta medida de grande conve-
« niencia e de caracter urgente, só espe-
« ramos que V.ª S.ª nos communique a
« formal resolução dessa Companhia a res-
« peito, para iniciarmos os nossos trabalhos
« sem perda de tempo, ou procedermos
« como julgarmos conveniente, caso não
« concorde a S. Paulo Railway com o
« plano proposto. »

Tendo o Snr. Superintendente levado o assumpto á deliberação da Directoria da Companhia, em Londres, em data de 2 de Abril corrente deu-nos conhecimento de sua resolução nos seguintes termos:

« Tenho a honra de remetter a V.ª S.ª
« cópia da proposta que foi feita ao Go-
« verno Federal por esta estrada de ferro,
« relativa aos projectos para augmento das
« linhas de trilhos entre o porto de Santos
« e a cidade de Jundiahy.

« Por esta proposta verá V.ª S.ª que a
« Directoria está prompta a dobrar a actual
« linha com a mesma bitola ou construir
« outra linha de bitola estreita, ou mesmo
« realisar uma e outra, sob as condições
« mencionadas em a dita proposta.

« A Companhia, correspondendo deste
« modo ás patrioticas aspirações deste
« Estado não faz senão manifestar a sua
« boa vontade em acudir ás necessidades

« urgentes de seu crescente commercio e
« industria.

« A realisação destes projectos depende
« agora sobre a solução do Governo
« Federal, que acredito não demorará a
« decisão a respeito de medidas tão im-
« portantes.

« O primeiro contingente da turma de
« engenheiros para fazer as explorações na
« Serra do mar, mandado pela Directoria
« em Londres, afim de resolver, por meio
« de reconhecimentos no terreno, a prati-
« cabilidade e conveniencia de uma linha
« de locomotivas para ligar a projectada
« segunda via desta estrada de ferro com
« o porto de Santos, já chegou a esta
« capital e esses trabalhos serão encetados
« dentro de poucos dias.

« Pela proposta já submettida ao Go-
« verno reconhecerá V.ª S.ª que a Direc-
« toria desta Companhia patenteia a sua
« boa disposição para corresponder com o
« projecto apresentado por essa estrada
« de ferro no seu officio de 26 de Dezem-
« bro proximo passado.

« A resposta definitiva sobre a materia
« d'aquelle officio será dada quando o
« Governo tiver resolvido acerca da pro-
« posta feita por esta Companhia.

« Entretanto, como já tive a honra de
« declarar verbalmente a V.ª S.ª em di-
« versas occasiões, a Directoria tem o
« mais ardente desejo de realisar de ac-
« cordo com essa estrada de ferro todos
« os augmentos de suas linhas de trilhos,
« etc., que aos interesses do commercio e

« e industria deste Estado, em suas rela-
« ções com o porto de Santos, sejam ne-
« cessarios fazer ».

A proposta feita ao Governo, a que allude a communicação supra, é do theor seguinte :

« Tendo a Directoria em Londres resolvido
« dobrar a actual linha da estrada de
« ferro de Santos a Jundiahy, com a mesma
« bitola, ou construir outra linha de bitola
« estreita, ou mesmo realisar uma e outra,
« sob as condições do seu contracto actual,
« comtanto que o praso do resgate, tanto
« para a linha existente, como para as
« linhas novas, comece a correr do novo
« contracto, cumpro o dever de assim com-
« munical-o ao Governo na esperança de
« uma resposta prompta, attenta a urgencia
« de dar satisfação ás necessidades com-
« merciaes e industriaes deste Estado.

« E' escusado dizer que as quantias des-
« pendidas *bona fide* na construcção das
« novas linhas, armazens, estações e de-
« pendencias, bem como para o augmento
« do material rodante, teem de augmentar
« o capital primitivo, para todos os effeitos
« do contracto actual, gozando dos mes-
« mos direitos, regalias e privilegios.

« A razão de novo praso para o resgate
« da estrada de ferro está justificada no
« facto de ser uma só a estrada, de não
« ser justo que a Companhia despenda
« agora grossas sommas na construcção
« das novas linhas, sujeitando-se as resgate
« pouco tempo depois de concluidas.

« Peço permissão para ponderar tambem
« que os capitaes empregados nesses me-

« lhoramentos devem ter a segurança de
« que não serão constantemente sobre-
« saltados por planos de concessão de ou-
« tras estradas de ferro para o porto de
« Santos, com manifesta infracção do con-
« tracto actual. Saude e fraternidade.
» Illmo. e Exmo. Snr. Ministro e Secre-
» tario de Estado dos Negocios da Agri-
» cultura, Commercio e Obras Publicas
» (assignado) William Speers, Superinten-
« dente. »

Esperamos o despacho do Governo á pretenção da Companhia Ingleza para, á vista do mesmo, deliberarmos como as circumstancias aconselharem.

Estado do porto de Santos

Não póde ser mais deploravel e ao mesmo tempo mais deprimente de nossos creditos de povo civilisado o estado a que chegou o porto de Santos, isto é o porto do Estado de S. Paulo, em consequencia da falta de meios de descarga para tudo quanto nos vem de fóra e da insufficiencia do serviço da alfandega da mesma cidade.

Realmente, é de pasmar que em um porto da importancia do de Santos, por onde transitam annualmente cerca de 600 mil toneladas de cargas, a não ser uma ponte construida pela Companhia Ingleza para descarga de seus materiaes e que tambem tem servido para terceiros, não haja recurso algum para o desembarque de cargas pesadas, carvão e em geral toda a sorte de materiaes de estradas de ferro.

Em consequencia disto, limitado como se acha o unico recurso disponivel, é só depois da extraordinaria espera de muitos mezes que a cada navio chega a vez de alli atracar para a descarga.

E como, durante todo o tempo perdido em esperar, os navios vencem, a titulo de estadia, uma

certa quantia que chega a elevar-se a 400$000 por dia, facil é imaginar as sommas verdadeiramente fabulosas que este estado de cousas tem custado ás companhias de estradas de ferro e a quantos importam materiaes que só podem ser desembarcados na ponte da estrada de ferro.

Só por sua parte esta Companhia tem chegado a despender em Santos cerca de um conto e quinhentos mil réis por dia, com estadia de navios.

E infelizmente não vemos que se tenham tomado providencias efficazes, quer para melhorar por medidas provisorias o serviço em questão, quer ao menos para, dentro de algum tempo, debellar a crise, pois parece que mesmo depois de concluido o plano de caes em execução, o que, a julgar pelo que está feito, levará muito tempo, ainda ficará elle muito longe de satisfazer ás necessidades de então.

Diante de tão desanimadora perspectiva, a Directoria, no intuito de minorar o mais possivel os effeitos das criticas circumstancias do porto de Santos, recorreu ao expediente de comprar tres grandes navios com o exclusivo intuito de fazel-os servir de deposito de suas cargas em Santos e de assim libertar-se do pesadissimo onus das estadias.

O primeiro destes navios foi comprado em Santos, os outros dois em Inglaterra, de onde já um d'elles partiu com um carregamento de carvão.

Pelos calculos feitos, só a despeza de estadia que teriamos de pagar com o carregamento que deve trazer cada um destes navios é bastante para cubrir o seu preço de custo.

Pretenções diversas

Muitos teem sido ultimamente os pedidos de concessões de estradas de ferro na zona privilegiada da Companhia.

A Directoria, tendo tido vista dos papeis, ha prestado a respeito as necessarias informações ao Governo, e espera que os direitos da Companhia serão respeitados.

Annexos

Chamamos a vossa attenção para os annexos que vos apresentamos em seguida e especialmente para os minuciosos e bem elaborados Relatorios do Inspector Geral e dos Chefes de serviço.

S. Paulo, 19 de Abril de 1892.

Elias Antonio Pacheco Chaves, Presidente.
Antonio Paes de Barros.
Antonio de Lacerda Franco.
Eduardo Prates.
Nicolau de Souza Queiroz.

ANNEXOS

1.—Balanço Geral.
2.— » da Receita e Despesa.
3.—Demonstração do 45.º Dividendo.
4.—Parecer do Conselho Fiscal.
5.—Relatorio do Inspector Geral, relativo aos serviços da via ferrea.
6.—Relatorio do Inspector Geral relativo aos serviços da via fluvial.
7.—Escriptura de compra da Companhia Descalvadense.
8.—Dita Dita de Santa Rita.
9.— » » » Rio Claro.
10.—Lista Geral dos Accionistas.

ANNEXO N.º 1

BALANÇO GERAL

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO encerrado em 31 de Dezembro de 1891

ACTIVO

Accionistas: Pelas entradas a realizar	.....	5.023:310$000
» : Conta de emprestimo	.....	1.330:851$636
Custo da Estrada: Importancia despendida	18.591:426$716	
Navegação Mogy-guassú: Idem	2.334:221$333	
Linha telegraphica: De Jundiahy a São Paulo	33:859$280	
Ramal — Santa Veridiana — Importancia despendida	999:636$056	
Ramal—Limeira a Piracicaba—Idem	32:382$500	
Secção—Descalvadense— Idem	294:390$130	
» **—Santa Rita**— Idem	879:487$677	
Edificio do Escriptorio Central: Idem	180:848$926	
Terrenos em Jundiahy: Idem	9:309$700	
Moveis e Utensilios: Idem	14:953$320	23.370:515$638
Apolices: Valor nominal de 397 do Fundo de Reserva Permanente	.....	397:000$000
Materiaes para custeio: Existentes no Almoxarifado	.....	281:681$373
Acções caucionadas: Depositadas pela Directoria	.....	50:000$000
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Estrada de Ferro Central	2:225$170	
Companhia Mogyana	27:168$540	
» Rio Claro Railway	15 054$080	
» Itatibense	1:071$250	
» Ytuana	1:500$000	
Contadoria Central	1.530:894$680	
Norton, Megaw & Comp	548:645$400	
Dr. Francisco Lobo Leite Pereira (materiaes encommendados)	257:329$860	
Banco União de S. Paulo	462:409$510	
Companhia Mechanica e Importadora de S. Paulo	427:048$380	
José Ayres Junior, Agente em Santos	234:726$293	
Zerrenner, Bülow & Comp., Agentes em Santos	54:566$720	
Fry, Miers & Comp., Agentes em Londres	677:172$782	
Juros de Apolices	22:470$000	
Trafego de Passageiros	684$760	
» Mercadorias	49:950$280	
Diversos Devedores	56:037$783	4.368:955$488
Caixa: Saldo no Escriptorio Central	10:045$881	
» Idem na Contadoria do Trafego	47:095$547	57:141$42[illegible]
Réis	.....	34.779:455$56[illegible]

PASSIVO

Capital: Valor de 150.000 acções a 200$0000	.....	30.000:000$000
Emprestimo emittido: Saldo desta conta	.....	1.330:851$636
Accionistas: Conta de reposição	.....	3:904$430
Fundo de Reserva: Permanente	400:000$000	
» » Provisorio	17:371$726	417:371$726
Banco do Commercio e Industria de São Paulo: Saldo desta conta	.....	245:872$000
Companhia São Paulo Railway: Idem	.....	2:108$720
Imposto de Transito: Idem	.....	99:721$690
Pessoal: De Dezembro de 1891	.....	185:504$580
Caução: Da Directoria	.....	50:000$000
Diversos credores	.....	3:379$610
Bonus: Não reclamados	62:007$720	
Dividendos: Idem até o 37.º 1:586$560		
» Idem do 38.º 145$800		
» Idem do 39.º 291$600		
» Idem do 40.º 1:717$200		
» Idem do 41.º 2:018$840		
» Idem do 42.º 2:245$860		
» Idem do 43.º 46:757$200		
» Idem do 44.º 43:449$000	98:212$060	160:219$780
Somma	.....	32.498:934$172
Receita Geral: Saldo desta conta	.....	2.280:521$391
Réis	.....	34.779:455$563

S. Paulo, 29 de Março de 1892.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central

J. M. de Sampaio,
Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 2

BALANCETE ANNUAL

DA

VIA FERREA E FLUVIAL

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANCETE da Receita e Despeza de Janeiro a Dezembro de 1891

FERREA E FLUVIAL

RECEITA

Campinas		
Passageiros	967:389$070	
Trens especiaes	3:499$580	
Vapores especiaes	620$000	
Encommendas e bagagens	202:087$160	
Animaes	22:895$470	
Telegrammas	80:479$400	
Mercadorias	5.016:913$120	6.293:883$800
Armazenagem		4:634$290
Arrecadação de imposto		9:812$650
Aluguel de Estações		6:210$000
Aluguel de Casas		1:592$000
Aluguel de Botequins		5:783$000
Uzo de zona privilegiada		3:000$000
Carga e descarga de vagões e lanchas		6:747$460
Aluguel de carros, vagões e encerados		46:691$660
Venda de sal		13:631$280
Rendas diversas		34:367$320
		6.426:353$460
São Paulo		
Emolumentos	2:013$900	
Companhia Ytuana, aluguel de escriptorio	1:166$660	
Juros de Apolices	22:470$000	
Juros e Commissões	30:269$870	
Saldos de diversas contas	16:884$019	72:804$449
Réis		6.499:157$909

DESPEZA

Campinas		
Administração da Linha	57:025$738	
Conservação da mesma e leito do rio	563:961$093	
Locomoção	958:161$743	
Trafego	561:703$970	
Telegrapho	119:168$155	
Almoxarifado	19:208$220	2.279:228$919
Aluguel de carros, vagões e encerados		54:336$350
Annuncios, telegrammas, etc		5:258$454
Impostos		5:860$096
Nossa parte nas despezas do escriptorio da Contadoria Central		13:567$300
Indemnisações		5:377$560
Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy		8:764$200
Custeio da Agencia «Campinas Rosario»		4:366$800
Bonds para os mensageiros		980$000
Aluguel de casa		210$000
Diversas despezas		128$440
		2.378:078$119
São Paulo		
Despezas do Escriptorio Central	58:607$740	
Juros e Commissões	146:948$169	
Amortisação da divida em Londres	53:243$697	
Descontos	15:984$756	
Gastos geraes	4:239$830	
Imposto de dividendos	32:204$207	311:228$399
Saldo		3.809:851$391
Réis		6.499:157$909

Escriptorio Central em S. Paulo, 29 de Março de 1892.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

J. M. de Sampaio,
Guarda-Livros.

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

ANNEXO N.º 3

DEMONSTRAÇÃO

DO

45.º DIVIDENDO

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO do 45.º dividendo correspondente ao semestre de Julho a Dezembro de 1891

1891 — MEZES	Receita	Despeza	Saldo	Saldo total do anno de 1891	Importancia applicada ao dividendo provisorio do 1.º semestre do anno	Receita liquida a distribuir	Distribuição da renda liquida: Para o 45.º dividendo á razão de 18 % ao anno	Distribuição da renda liquida: Por acção integralisada	Distribuição da renda liquida: Por acção com 50 % realisados	Distribuição da renda liquida: Para o novo fundo de reserva provisorio
Janeiro	488:938$746	138:096$360	350:842$386	3.809:851$391	1.529:830$000	2.280:521$391	2.250:000$000	18$000	9$000	30:521$391
Fevereiro	435:447$266	210:649$202	224:798$064							
Março	434:104$176	150:295$991	283:808$185							
Abril	383:734$416	159:264$936	224:469$480							
Maio	343:296$596	174:812$785	168:483$811							
Junho	323:508$210	231:893$865	91:614$345							
Julho	379:727$850	180:522$284	199:205$566							
Agosto	655:382$090	351:526$957	303:855$133							
Setembro	772:013$550	207:535$900	564:477$650							
Outubro	736:309$290	229:943$997	506:365$293							
Novembro	728:197$250	230:206$387	497:990$863							
Dezembro	818:498$469	424:557$854	393:940$615							
Total do anno	6.499:157$909	2.689:306$518	3.809:851$391							

S. Paulo, 29 de Março de 1892.

J. M. de Sampaio, Guarda-Livros.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

ANNEXO N. 3

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas

O Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, reunido no escriptorio da Companhia, procedeu ao devido exame nas contas referentes ao anno social findo em 31 de Dezembro de 1891 e achou-as escripturadas em ordem.

Reconhece a exactidão do balanço geral e do balancete de receita e despesa, cujas verbas tanto do activo como do passivo são confirmadas pelos lançamentos nos respectivos livros.

É portanto de parecer que ellas sejão approvadas.

S. Paulo, 30 de Março de 1892.

(Assignados) *Augusto Cincinato de Almeida Lima.*
Domingos Corrêa de Moraes.
Paulo Egydio de O. Carvalho.

ANNEXO N. 4

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA VIA FERREA

I

EXTENSÃO EM TRAFEGO

A 1 de Março e 1 de Abril de 1891 foram incorporadas ás vias ferreas e fluviaes da Companhia Paulista as linhas Descalvadense e Santa Rita, com $0^{m},60$ de bitola, medindo a primeira 14 e a segunda 27 kilometros.

Foram franqueadas ao trafego, em 26 de Novembro, as estações de Emas e Baguassú, no Ramal de Santa Veridiana.

Em 31 de Dezembro de 1891 a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes tinha em trafego a extensão de 497 kilometros, assim distribuidos :

VIAS FERREAS

Bitola de $1,^{m}60$:

Linha Central de Jundiahy a Descalvado		226 kilom.
Ramal do Rio Claro		17 »
Ramal de Santa Veridiana		13 »
		256 »

Bitola de $0,^{m}60$:

Linha Descalvadense	14 kilom.	
» de Santa Rita	27 »	41 »
		297 »

VIAS FLUVIAES

De Porto Ferreira a Porto Pontal..	200 kilom.
Total em trafego.....	497 »

As extensões medias em trafego, durante o anno de 1891, foram:

de 251 kilometros nas vias ferreas de 1,m60 de bitola;
» 41 » » » » » 0,m60 » »
» 200 » » » fluviaes.

II

CONTABILIDADE

1.º Custo

Durante o anno de 1891 despendeu-se, por conta de capital, a quantia de 3.892:499$599, assim distribuida:

Material fluctuante em Santos....	25:331$610
Linha ferrea de 1,m60 de bitola..	1.451:918$731
Navegação de Mogy-guassú.....	509:562$683
Ramal de Santa Veridiana.....	695:141$268
Ramal de Limeira a Piracicaba...	32:382$500
Linha Descalvadense.....	294:390$130
Linha de Santa Rita	879:487$677
Terrenos em Jundiahy.....	4:285$000

O capital despendido até 31 de Dezembro de 1891 elevava-se a 23.174:713$392 a saber:

Linha ferrea em trafego de 1.m60.	18.566:095$106
Navegação do Mogy-guassú.... .	2.334:221$333
Ramal de Santa Veridiana.....	999.636$056
Ramal de Limeira a Piracicaba. .	32:382$500
Linha Descalvadense.....	294:390$130
Linha de Santa Rita.....	879:487$677

Linha telegraphica de Jundiahy a S. Paulo	33:859$280
Terrenos em Jundiahy	9:309$700
Material fluctuante em Santos	25:331$610

Considerando as importancias acima indicadas, temos :

Custo médio por kilometro da linha ferrea de 1,^{m}60	76:444$835
Custo médio por kilometro da navegação	11:671$106
Custo médio por kilometro da linha Descalvadense	21:027$866
Custo médio por kilometro da linha Santa Rita	32:574$358
Custo médio por kilometro da linha telegraphica de Jundiahy a S. Paulo	564$321

2.º Receita

A receita geral da Companhia em 1891 foi

de	6.499:157$909
e em 1890 de	5.082:383$149
Differença para mais em 1891	1.416:774$760
Além da quantia de	6.499:157$909

arrecadaram-se mais, em 1891, as seguintes verbas, escripturadas como despeza a annullar :

Materiaes cedidos á diversas Companhias e a particulares	13:181$659
Serviços feitos por conta de diversas Companhias e de particulares	7:720$264
Quotas das despezas nas estações baldeadoras, pagas pelas diversas companhias em trafego mutuo	164:566$050
	6.684.625$882

Comparação da receita geral da Companhia, nos dois ultimos annos de 1891 e 1890 :

RECEITA	1891	1890	DIFFERENÇAS EM 1891	
			Para mais	Para menos
Da via ferrea de 1,m60. do trafego	6.024:452$270	4.820:530$550	1.203:921$720	
Da via ferrea de 1,m60. de proprios	62:916$660	50:064$720	12:851$940	
Da via ferrea de 1,m60. de diversos	31:428$730	31:239$673	189$057	
Da navegação do trafego	182:454$890	129:306$680	53:148$210	
Da navegação de proprios	1:435$500	2:139$090	—	703$590
Da navegação de diversos	15:217$370	1:440$896	13:776$474	
Da linha de Santa Rita	71:313$860	--	71:313$860	
» » Descalvadense	37:134$180	—	37:134$180	
Do Escriptorio Central	72:804$449	47:661$540	25:142$909	
	6.499:157$909	5.082:383$149	1.417:478$350	703$590
Differença para mais em 1891	.....	.....	1.416:774$760	

A differença, para mais. provem principalmente do augmento nas verbas de passageiros e mercadorias, que continuam a crescer, conforme mais adiante deixarei assignalado.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, de então para cá, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	311:148$940		
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370		9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14.5	
1883	2.739:948$200		4,9
1884	2.586:301$750		5.5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693		1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	

Esses dados e outros constam do quadro synoptico intercalado entre esta pagina e a immediata.

Consta do seguinte quadro a renda exclusiva das vias ferreas, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872:

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	Augmento por cento da extensão	RENDA		Differenças por % da renda total	
			Total	Kilometrica	Para mais	Para menos
			BITOLA DE 1,m60			
1872	38	.....	311:101$740	8:186$888	.....	
1873	45	18,4	645:631$916	14:347$376	107,5	
1874	45	.....	743:158$177	16:514$626	15,1	
1875	58	38,9	885:431$432	15:266$059	19,1	
1876	104	79,3	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	49,0	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	19,3	1.915:581$380	10:354$494	30 7	
1879	204	10,2	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	9,8	1.827:706$860	8:159$405	.....	9,4
1881	228	1,8	2.190:852$950	9:609$004	19,8	
1882	243	6,6	2.523:613$350	10:385$240	15.2	
1883	243	.....	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	.....	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	.....	2.804:399$110	11:540$737	8,4	
1886	244	0,4	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	2,5	2.912:461$460	11:649$845	.....	2,0
1888	250	.....	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	.....	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	.....	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	0,4	6.118:797$660	24:377$680	24,8	
			BITOLA DE 0,m60			
			Linha Descalvadense			
1891	14	—	37:134$180	2:652$441	—	—
			Linha Santa Rita			
1891	27	—	71:313$860	2:641$254	—	—

QUADRO SYNOPTICO do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, desde o seu começo em 1872 até 31 de Dezembro de 1891

ANNOS	Extensão kilometrica media em trafego nas		NUMERO DE		RECEITA	DESPEZA	FORMAÇÃO DA RENDA LIQUIDA A DISTRIBUIR							DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA											OBSERVAÇÕES
														Dividendos											
	vias ferreas	via fluvial	passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial			SALDO	Juros recebidos do governo de São Paulo	Importancia indivisa no anno anterior	Importancia sujeita á liquidação no anno anterior	Importancia deduzida da destinada no anno anterior á amortisação da divida da Companhia	Importancia deduzida do fundo de reserva	TOTAL	Importancia distribuida	Quota por acção	Relação %	Quantia indivisa que passa para o anno seguinte	Fundo de reserva	Quantia sujeita á liquidação	Restituição de juros ao governo de São Paulo	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido aos accionistas	Serviço da divida da Companhia	Fundo de reserva especial para soccorrer a despezas extraordinarias	Serviço do emprestimo em Londres	
1872	38	....	33.531	26.150	311:148$940	186:262$224	124:886$716	15:113$284	.....	.....	.....	.....	140:000$000	140:000$000	5$600	7.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Em 31 de Março de 1872 inaugurou-se o trecho de Jundiahy a Vallinhos.
1873	45	....	56.212	54.968	650:463$069	269:823$154	380:639$915	.....	(1) 255$203	.....	.....	.....	380:895$118	344:000$000	13$760	8 57	261$105	24:000$000	12:634$013	.....	.....	.....	.....	.....	Em 11 de Agosto de 1872 inaugurou-se Campinas. Em 27 de Agosto de 1875 inaugurou-se Santa Barbara.
1874	45	....	76.402	67.522	758:169$207	283:510$724	474:658$483	.....	261$105	(2) 22:634$013	.....	.....	497:553$601	437:000$000	17$480	10.30	642$249	25:500$000	8:782$743	25:628$609	.....	.....	.....	.....	Em 30 de Julho de 1876 inaugurou-se Limeira. Em 11 de Agosto de 1876 inaugurou-se Rio Claro.
1875	58	....	96.614	76.362	889:414$782	365:360$766	524:054$016	.....	642$249	8:782$743	.....	.....	533:479$008	430:000$000	17$200	10.11	248$574	25:500$000	9:285$974	30:609$554	37:834$906	.....	.....	.....	Em 10 de Abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de Setembro de 1877 inaugurou-se Leme.
1876	106	....	156.952	84.137	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542	.....	248$574	9:285$974	.....	.....	651:075$090	403:750$000	16$150	9.50	2$287	25:500$000	8:638$164	4:128$000	209:056$639	.....	.....	.....	Em 24 de Outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de Janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira.
1877	155	....	159.706	75.600	1.541:836$645	567:156$781	(3) 974:679$864	.....	2$287	8:638$164	.....	.....	(3) 983:320$315	695:837$150	15$330	8.23	4$386	29:250$000	12:750$225	47:306$917	126:949$980	73:995$835	.....	.....	Em 7 de Novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado.
1878	185	....	157.944	93.843	2.195:525$850	687:074$060	1.508:451$790	.....	4$386	12:750$225	.....	.....	1.521:206$401	1.116:188$920	18$070	9.03	747$518	33.000$000	17:674$204	73:647$679	.....	279:948$080	.....	.....	Em 6 de Dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891.
1879	204	....	165.503	95.336	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951	.....	747$518	17:674$204	.....	.....	1.568:560$673	1.150:247$720	18$780	9.39	366$830	46:500$000	14:453$143	74:192$040	.....	275:443$260	7:357$680	.....	Em 1.º de Março de 1891, foi adquirida a linha Descalvadense.
1880	224	....	178.373	99.198	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103	.....	366$830	14:453$143	.....	20:200$681	1.348:368$757	983:672$000	16$000	8.00	.....	64:438$728	5:388$166	.....	.....	294:899$863	.....	.....	Em 1.º de Abril » » » » » » de Santa Rita.
1881	228	....	177.283	122.478	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011	.....	.....	5:388$166	38:820$833	.....	1.680:859$010	1.107:675$600	18$400	9.20	.....	78:307$902	4:295$533	130:897$473	.....	320:443$770	39:238$732	.....	Em 26 de Novembro de 1891 inaugurou-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana.
1882	243	....	166.774	133.028	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374	.....	.....	4:295$533	.....	.....	1.966:276$907	1.495:739$880	23$980	12.00	.....	84:956$699	4:084$913	.....	.....	354:989$440	26:505$975	.....	No segundo semestre de 1877 fez-se fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os de Campinas a Rio Claro e do ramal de Mogy-guassú.
1883	243	....	161.539	160.121	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349	.....	.....	4:084$913	.....	39:238$732	1.664:040$994	1.273:166$000	20$000	10 00	4:284$489	121:881$342	3:763$433	.....	.....	260:945$730	.....	.....	Em 25 de Março de 1885 inauguraram-se as estações de Prainha, Amaral e Pulador, no Mogy-guassú.
1884	243	....	165.839	154.768	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558	.....	4:284$489	3:763$433	.....	26:505$975	1.352:925$455	1 189:975$800	18$300	9.15	.....	16:366$604	5:214$191	.....	.....	141:368$860	.....	.....	Em Maio de 1886 inauguraram-se as estações de Cunha Bueno, Jatahy e Cedro; em 22 de Setembro do mesmo anno as de Martinho Prado e Pinheiros, e em 10 de Janeiro de 1877 as de Jaboticabal, Pitangueiras e Pontal.
1885	243	43	184.837	175.278	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436	.....	.....	5:214$191	.....	.....	1.662:365$627	1.491:335$000	22$500	11.25	.....	9:169$965	5.498$882	.....	.....	.....	156:361$780	.....	
1886	244	92	197.790	176.665	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585	.....	.....	5:498$882	.....	.....	1.716:787$467	1.552:680$000	19$000	9.50	.....	12:230$404	4:399$123	.....	.....	.....	147:477$940	.....	(1) Saldo do dividendo de 1871.
1887	250	200	231 850	175.421	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245	.....	.....	4:399$123	.....	.....	1.669:801$368	1.528:164$000	18$700	9 35	.....	8:294$982	3:596$703	.....	.....	.....	129:745$683	.....	
1888	250	200	298.596	219.486	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695	.....	.....	3:596$703	.....	.....	2.219:260$398	2.095:146$000	24$300	12 15	.....	10:340$381	821$870	.....	.....	.....	112:952$147	.....	(2) Figuram mais 10:000$ provenientes do custo de uma locomotiva, os quaes foram retirados da despeza do custeio do anno de 1873, onde haviam sido incluidos.
1889	250	200	319 401	258.679	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081	.....	.....	821$870	.....	.....	2.742:103$951	2.568:499$600	29$900	14.95	66:172$753	.....	1:050$298	.....	.....	.....	106:381$300	.....	
1890	250	200	348 150	310.645	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534	.....	66:172$753	1:050$298	.....	.....	3.551:608$585	3.408:156$200	37$000	18.50	.....	.....	.....	.....	.....	16:696$527	126:755$858	.....	(3) Foi deduzido o deficit do ramal do Mogy-guassú na importancia de 2:774$178.
1891	292	200	544.488	388.985	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538	.....	.....	.....	.....	.....	3.988:245$538	3.779:330$000	33$000	16.50	.....	.....	.....	.....	.....	30:521$391	178:394$147	.....	

Receita média da via ferrea por unidade de trabalho em 1889, 1890 e 1891

ANNOS	Receita média por			
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Eixo kilometro
BITOLA DE 1,m60				
1889	8$570	6$450	$546	
1890	8$735	6$523	$523	$261
1891	8$789	6$051	$519	$259
BITOLA DE 0,m60				
Linha Descalvadense				
1891	2$853	1$410	$867	$434
Linha Santa Rita				
1891	3$839	2$384	$903	$451

O movimento geral da receita das vias ferreas nos dois ultimos annos, consta do seguinte quadro:

BITOLA DE 1,m60

VERBAS DE RECEITA	Em 1891		Em 1890		Differença em 1891	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Na quantidade	No producto
Passagens	515.556 1/2	938:591$620	347.444	722:981$030	+ 168.112 1/2	+ 215:610$590
Bagagens e encommendas (ton.)	4.267	195:809$080	2.613	116:032$860	+ 1.654	+ 79:776$220
Animaes em trens de passageiros	6.751	19:178$180	4.566	12:380$900	+ 2.185	+ 6:797$280
Mercadorias: Café (ton.)	157.678	2.769:144$480	132.764	2 187:932$050	+ 24.914	+ 581:212$430
Mercadorias: Diversos (ton.) (1)	207.400	1.999:847$290	167.907	1.704:795$440	+ 39.493	+ 295:051$850
Animaes em trens de carga	3.016	3:461$330	1.202	1:841$420	+ 1.814	+ 1:619$910
Telegrammas	118.750	75:151$830	87.262	53:998$480	+ 31.488	+ 21:153$350
Armazenagens	.....	4:617$650	.....	4:368$070	.....	+ 249$580
Arrecadação de impostos	.....	8:245$770	.....	6:452$670	.....	+ 1:793$100
Uso de zona privilegiada	.....	3:000$000	.....	3:000$000	.....	—
Aluguel: de estações e armazens	.....	6:210$000	.....	6:590$000	.....	— 380$000
Aluguel: de casas	.....	772$000	.....	935$000	.....	— 163$000
Aluguel: de salas para botequins	.....	6:223$000	.....	4:372$000	.....	+ 1:851$000
Trens especiaes	15	3:499$580	10	1:379$000	+ 5	+ 2:120$580
Carga e descarga de vagões	.....	6:744$460	.....	8:284$430	.....	— 1:539$970
Venda de materiaes velhos	.....	20:780$260	.....	26:340$190	.....	— 5:559$930
Venda de objectos não reclamados	.....	8:695$850	.....	3:370$763	.....	+ 5:325$087
Multas	.....	161$000	.....	84$200	.....	+ 76$800
Rendas diversas	.....	1:972$620	.....	1:528$720	.....	+ 443$900
Aluguel: de carros á S. P. R.	.....	8:746$500	.....	5:768$030	.....	+ 2:978$470
Aluguel: de vagões á S. P. R.	.....	35:036$390	.....	26:261$690	.....	+ 8:774$700
Aluguel: de encerados á S. P. R.	.....	2:908$770	.....	3:138$000	.....	— 229$230
Total	.....	6.118:797$660	.....	4.901:834$943	.....	+ 1.216:962$717

(1) Comprehende o trafego de 7.657 vagões em 1890, e de 10.339 vagões em 1891.

BITOLA DE 0,m60

Verbas de receita:	EM 1891		EM 1890		Differenças em 1891	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Na quantidade	No producto
Linha Descalvadense						
Passagens	16.054	7:079$650	—	—	—	—
Bagagens e encommendas (ton.)	69	1:247$950	—	—	—	—
Animaes	124	62$960	—	—	—	—
Mercadorias: Café ton.	4.778	24:388$510	—	—	—	—
Mercadorias: Diversos ton. (1)	953	3:842$930	—	—	—	—
Telegrammas	58	36$530	—	—	—	—
Armazenagens	.....	$480	—	—	—	—
Arrecadação de impostos	.....	493$170	—	—	—	—
Carga e descarga de vagões	.....	2$000	—	—	—	—
Total	.....	37:134$180	—	—	—	—
Linha de Santa Rita						
Passagens	12.143 ½	18:876$190	—	—	—	—
Bagagens e encommendas (ton.)	71	2:918$580	—	—	—	—
Animaes	80	141$780	—	—	—	—
Mercadorias: Café (ton.)	3.227	29:113$800	—	—	—	—
Mercadorias: Diversos (ton.) (2)	2.155	18:695$770	—	—	—	—
Telegrammas	2.209	1:150$010	—	—	—	—
Armazenagens	.....	14$210	—	—	—	—
Arrecadação de impostos	.....	403$520	—	—	—	—
Total	.....	71:313$860	—	—	—	—

(1) Comprehende o trafego de 8 vagões.

(2) » » » » 19 »

As differentes verbas de receita, comparadas com o total, dão as seguintes relação por cento :

	BITOLA DE 1,m60		BITOLA DE 0,m60	
	Em 1891	Em 1890	Descalvadense Em 1891	Santa Rita Em 1891
Passagens	15,3	14,7	19,0	26,5
Bagagens e encommendas	3,2	2,4	3,4	4,1
Animaes	0,4	0,3	0.2	0,2
Mercadorias { Café	45,3	44,6	65,7	40,8
Mercadorias { Diversos	32,7	34,8	10,3	26,2
Telegrapho	1,2	1,1	0,1	1,6
Outras verbas	1,9	2,1	1,3	0,6
	100,0	100,0	100,0	100,0

A renda dos dois ultimos annos, proveniente da transmissão de telegrammas e do transporte de passageiros, animaes, bagagens, encommendas e mercadorias, pode ser assim distribuida :

Consta dos seguintes quadros a receita média e por unidade de percurso dos viajantes, bagagens, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos:

			EM 1891	EM 1890
Nosso trafego	Proprio	na bitola de 1,m 60	576:700$530	468:802$040
		na linha Descalvadense	9:861$420	—
		na linha Santa Rita	29:162$030	—
	Commum	na bitola de 1,m 60	2.344:350$700	1.949:379$200
		na linha Descalvadense	26:777$110	—
		na linha Santa Rita	41:734$100	—
Trafego em transito pela nossa linha ferrea de 1,m60 com destino a		da via fluvial C. P.	293:348$920	229:867$620
		da Comp. Itatibense	21:710$990	18:788$630
		da » Mogyana	1.130:907$940	1.007:262$570
		da » Rio Claro	1.298:276$610	1.027:520$880
		da linha Descalvadense	212:755$090	98:341$240
		da » de Santa Rita	123:133$030	—
			6.108:718$470	4.799:962$180

BITOLA DE 1,m60

DESIGNAÇÕES	EM 1891 — RECEITA POR		EM 1890 — RECEITA POR	
	Viajante, animal e tonelada embarcada	Viajante, animal e tonelada kilometro	Viajante, animal e tonelada embarcada	Viajante, animal e tonelada kilometro
Passageiros de 1.a classe	2$439	$040,1	3$280	$055,2
» » 2.a classe	1$524	$029,4	1$648	$033,6
» em geral	1$820	$033,2	2$080	$040,2
Animaes em trens de passageiros	2$840	$043,0	2$711	$041,3
Bagagens e encommendas	45$890	$668,4	44$406	$680,1
Animaes em trens de carga	1$147	$018,7	1$532	$024,8
Mercadorias. Café	17$562	$175,6	16$480	$176,3
Mercadorias. Diversos	9$642	$131,1	10$153	$137,0
Mercadorias. Em geral	13$063	$153,7	12$946	$156,6

Com excepção da dos animaes em trens de viajantes, todas as tarifas médias de 1891, foram inferiores ás do anno anterior.

BITOLA DE 0,m60

DESIGNAÇÕES	EM 1891			
	DESCALVADENSE		SANTA RITA	
	Receita por		*Receita por*	
	Viajante, animal e tonelada embarcada	Viajante, animal e tonelada kilometro	Viajante, animal e tonelada embarcada	Viajante, animal e tonelada kilometro
Passageiros de 1.ª classe...	$698	$058,6	2$628	$097,5
» » 2.ª classe...	$403	$034,7	1$500	$055,6
» em geral	$441	$037,8	1$554	$057,5
Animaes	$507	$041,7	1$772	$065,6
Bagagens e encommendas .	18$086	1$521,7	41$107	1$513,0
Mercadorias — Café	5$078	$428,2	9$021	$334,3
Mercadorias — Diversos	4$114	$376,5	8$675	$321,3
Mercadorias — Em geral.....	4$921	$420,3	8$883	$329,0

Considerando o movimento geral do trafego, chega-se ás seguintes conclusões:

Passageiros

BITOLA DE 1,m60

Houve em 1891 um accrescimo de 168.112 ½ passageiros, representando 215:610$590, apezar da

sensivel reducção nos preços das passagens, que começou a vigorar em 1.º de Fevereiro de 1891.

Conforme deixei assignalado no relatorio de 1890, a reducção feita no custo das passagens, póde ser avaliada em 25 % para a 1.ª classe e em 12 % para a 2.ª O quadro de receita média e por unidade de percurso assim o confirma.

O movimento e receita dos viajantes, descriminados por classes, foi :

BITOLA DE 1,m60

Viajantes	EM 1891		EM 1890		Diferenças para mais em 1891	
	Numero	Receita	Numero	Receita	No numero	Na receita
De 1.ª classe	166.687 ½	406:635$110	92.102	302:132$030	74.585 ½	104:503$080
» 2.ª classe	348.869	531:956$510	255.342	420:849$000	93.527	111:107$510
Em geral....	515.556 ½	938:591$620	347.444	722.981$030	168.112 ½	215:610$590

BITOLA DE 0,m60

Viajantes	EM 1891			
	DESCALVADENSE		SANTA RITA	
	Numero	Receita	Numero	Receita
de 1.ª classe . .	2.063	1:440$880	548 ½	1:441$520
» 2.ª classe . .	13.991	5:638$770	11.595	17:434$670
Em geral. . . .	16.054	7:079$650	12.143 ½	18:876$190

A distribuição dos passageiros em 1891, pela procedencia e destino, é dada nos seguintes quadros:

BITOLA DE 1,m60

DE		PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
		Numero	Receita	Numero	Receita
Nossas estações	1.ª classe	77.954 1/2	140:247$090	28.080 1/2	(2) 172:168$530
	2.ª classe	216 564 1/2	237:018$120	38.436	(2) 191:562$230
	em geral	294 519	377:266$110	66.516 1/2	(2) 363:730$760
Outras linhas (3)	1.ª classe	25.214	(1)	35.438 1/2	94:218$590
	2.ª classe	46 443	(1)	47.425 1/2	103:376$160
	em geral	71.657	(1)	82.864	197:594$750

(1) A respectiva receita está incluida na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos passageiros de outras linhas para nossa estações.
(3) Comprehende tambem as linhas Descalvadense e Santa Rita.

BITOLA DE 0,m60

DE		LINHA DE SANTA RITA			
		PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
		Numero	Receita	Numero	Receita
Nossas estações	1.a classe...	302	859$330	148	(2) 582$190
	2.a classe...	10.933	16:486$140	410 1/2	(2) 948$530
	em geral...	11.235	17:345$470	558 1/2	(2 1:530$720
Outras linhas (3)	1.a classe...	98 1/2	(1)	—	—
	2.a classe...	251 1/2	(1)	—	—
	em geral....	350	(1)	—	—

(1) A respectiva receita está incluida na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos passageiros de outras linhas para nossas estações.
(3) Comprehende tambem a nossa via ferrea de 1,m60 de bitola.

A linha Descalvadense só emitte bilhetes de passagem para o seu trafego interstacional.

No ultimo decennio, o numero e receita de passageiros transportados nas linhas de 1,m60 de bitola, foi:

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1882	33.566	131:229$930	133.208	238:025$580	166.774	369:255$510
1883	34.412	103:476$910	127.127	251:698$520	161.539	355:175$430
1884	33.911	132:307$960	131.928	234:539$010	165.839	366:846$970
1885	40.805	135:145$230	144.032	237:735$700	184.837	372:880$930
1886	45.289	153:850$370	152.362	254:790$640	197.651	408:641$010
1887	53.429	181·263$100	178.106	293:802$560	231.535	475:065$660
1888	59.989	215:174$540	238.274	362:654$070	298.263	577:828$610
1889	75.831	244:520$250	242.880	384:503$160	318.711	629:023$410
1890	92.102	302:132$030	255.342	420:849$000	347.444	722:981$030
1891	166.687½	406:635$110	348.869	531:956$510	515.556½	938:591$620

Immigrantes

Foi a Companhia Paulista que iniciou o transporte gratuito, para o interior, de immigrantes e suas bagagens.

Inaugurado esse serviço em Novembro de 1882, tem ella transportado, até 31 de Dezembro ultimo, 190.907 immigrantes, que, se tivessem pago passagens de 2.ª classe, produziriam a receita total de 566:040$170.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia:

ANNOS	Numero de immigrantes tansportados	Receita que deixou de ser cobrada
(*) 1883.....	2.836	9:822$390
1884.....	2.699	8:987$500
1885.....	4.633	13:960$520
1886.....	2.177	8:174$440
1887.....	16 231	46:430$720
1888.....	64.836	185:170$270
1889.....	18.981	59:976$840
1890.....	18.767	61:705$790
1891.....	59.747	171:811$700
	190.907	566:040$170

(*) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1882.

Mercadorias

A distribuição dos transportes effectuados em 1891 pela procedencia e destino, consta dos seguintes quadros:

BITOLA DE 1,m60

DE			PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
			Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações	Animaes	pelos trens de passag	2.523	5:680$060	1.597	(2) 9:392$920
		» » » cargas	940	1:040$240	628	(2) 1:955$620
	Total dos animaes		3.463	6:720$300	2.225	(2) 11:348$540
	Bagagens e encommendas		973.176 kil.	29:274$020	698.522 kil.	(2) 86:686$260
	Mercadorias	Café	—	—	46.833.153 »	1.022:060$650
		Diversos	—	—	20.496.628 »	(2) 825:470$860
		Em geral	27.363.200 »	136:408$730	67.329.781 »	(2) 1.847:531$510
Outras linhas (3)	Animaes	pelos trens de passag	1.147	(1)	1.484	4:105$200
		» » » cargas	1.134	(1)	314	465$470
	Total dos animaes		2.281	(1)	1.798	4:570$670
	Bagagens e encommendas		1.003.626 kil.	(1)	1.591.747 kil.	79:848$800
	Mercadorias	Café	78.850 »	837$860	110.765.949 »	1.746:245$970
		Diversos	66.465.650 »	(1)	93.074.943 »	1.037:967$700
		Em geral	66.544.500 »	(1)	203.840.892 »	2.784:213$670

(1) A respectiva receita está includia na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.
(3) Comprehende tambem as linhas Descalvadense e Santa Rita.

LINHA DESCALVADENSE

DE			PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3	
			Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações	Animaes		86	42$200	15	(2) 20$760
	Bagagens e encommendas		50.848 kil.	917$970	7.806 kil.	(2) 329$980
	Mercadorias	Café	—	—	4.777.578 »	24:368$510
		Diversos	—	—	81.404 »	(2) 2:042$130
		Em geral	365.926 »	1:800$800	4.858.982 »	(2) 26:410$640
Outras linhas (3)	Animaes		23	(1)	—	—
	Bagagens e encommendas		10.344 »	(1)	—	—
	Mercadorias	Café	—	(1)	—	—
		Diversos	—	(1)	—	—
		Em geral	506.074 »	(1)	—	—

(1) A respectiva receita está incluida na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.
(3) Comprehende tambem a nossa via ferrea de 1,m60 de bitola.

LINHA DE SANTA RITA

DE			PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS (3)	
			Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Nossas estações	Animaes		53	90$860	12	(2) 50$920
	Bagagens e encommendas		38.503 kil.	1:472$470	10.936 kil.	(2) 1:446$110
	Mercadorias	Café	—	—	3.226.793 »	29:113$800
		Diversos	—	—	217.519 »	(2) 9:002$970
		Em geral	1.012.443 »	9:692$800	3 444.312 »	(2) 38:116$770
Outras linhas (3)	Animaes		15	(1)	—	—
	Bagagens e encommendas		22.048 »	(1)	—	—
	Mercadorias	Café	—	—	—	—
		Diversos	—	(1)	—	—
		Em geral	924.662 »	(1)	—	—

(1) A respectiva receita está incluida na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.
(3) Comprehende tambem a nossa linha ferrea de 1,m60 de bitola.

Consta do seguinte quadro a quantidade de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas no ultimo decennio, nas linhas de 1,m60 de bitola.

ANNOS	Animaes		Bagagens e encommendas		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1882	.....	8:405$100	.....	25:918$800	133.028	2.076:094$200
1883	4.919	8:404$340	.....	27:989$950	160.121	2.120:722$940
1884	4.321	8:707$820	.....	30:750$100	154.768	2.130:832$520
1885	5.766	8:912$770	.....	40:120$690	175.278	2.334:005$750
1886	5.610	9:657$790	.....	50:208$630	173.845	2.453:851$610
1887	7.004	11:963$540	1.437	63:009$250	169.998	2.256:912$740
1888	6.701	11:358$500	1.559	71:443$470	213.111	2.825:335$830
1889	7.071	11:556$710	2.235	91:889$680	249.121	3.405:862$140
1890	5.768	14:222$320	2.613	116:032$860	300.671	3.892:727$490
1891	9.767	22:639$510	4.267	195:809$080	365.078	4.768:991$770

Considerando separadamente o café, temos :

ANNOS	Quantidade em toneladas	Quantidade em saccas de 60 kilos	Receita
1882.....	71.133	1.185.550	
1883.....	93.541	1.559.016	
1884.....	87.842	1.464.033	
1885	97.977	1.632.950	
1886.....	93.984	1.566.400	
1887.....	73.451	1.224.183	
1888.....	86 753	1.445.883	
1889.....	124.832	2.080.533	
1890.....	132.764	2.212.736	2.187:932$050
1891.	157.678	2.627.966	2.769:144$480

O café transportado em 1891 pelas nossas vias ferreas teve a seguinte procedencia :

De nossas estações para outras linhas

	QUANTIDADE EM		RECEITA
	Kilos	Arrobas	
Bitola de 1.m 60			
Louveira	492.761	32.851	1:445$230
Rocinha	1.588.405	105.894	7:861$210
Vallinhos	4.945.860	329 724	33:162$080
Campinas	6.263.461	417.564	56:840$790
Bôa-Vista	37.320	2.488	400$070
Rebouças	562.664	37.511	7:876$830
Santa-Barbara	196.061	13.071	3:131$780
Tatú	1.155.416	77.028	21:567$310
Limeira	4.013.346	267.556	82:382$070
Cordeiro	1.392.666	92.844	31:469$540
Santa Gertrudes	1 657.417	110.495	39:943$410
Rio Claro	3.305.477	220.365	84:560$190
Remanso	755.620	50.375	18:331$300
Araras	2.350.369	156.691	60:480$160
Goabiroba	2.501.940	166.796	68:678$320
São Bento	746.013	49.734	19:572$440
Leme	2.366.791	157.786	74:456$010
Pirassununga	1.946.119	129.741	62:056$680
Emas	2.800.640	186.709	89:831$770
Baguassú	751.375	50.092	25:006$170
Porto Ferreira	2.850.823	190.055	85:358$900
Descalvado	4.152.609	276.840	147:648$390
Somma	46.833.153	3.122.210	1.022:060$650

	QUANTIDADE EM		RECEITA
	Kilos	Arrobas	
De outras linhas para nossas estações			
Fluvial C. P.	6.710	447	126$060
Santa Rita	19.942	1.330	371$350
São Paulo Railway	1.842	122	24$120
Mogyana	872	58	11$020
Rio Claro	13.191	879	212$800
Ituana e Sorocabana	647	43	15$150
Itatibense	35.646	2.377	77$360
Somma	78.850	5.256	837$860
De outras linhas para outras linhas			
Fluvial C. P.	6.028.315	401.888	150:291$550
Descalvadense	5.432.570	362.171	197:658$940
Santa Rita	3.206.851	213.790	96:020$440
Mogyana	63.684.231	4.245.616	579:425$440
Rio Claro	28.887.407	1.925.827	714:707$290
Itatibense	3.526.575	235.105	8:142$310
Somma	110.765.949	7.384.397	1.746:245$970
Bitola de 0.m 60			
Descalvadense			
São Miguel	207.810	13.854	428$690
Salto do Pantano	2.128.445	141.896	8:780$760
Aurora	2.441.323	162.755	15:159$060
Somma	4.777.578	318.505	24:368$510
Santa Rita	3.226.793	215.119	29:113$800

Confrontando as differentes verbas de receita do anno de 1891, na bitola de 1,m 60, comprehendidas sob a denominação geral de mercadorias, verifica-se os seguintes resultados :

Bagagens e encommendas.—Foi extraordinario o accrescimo havido em 1891. O peso transportado augmentou de 1.654 toneladas, ou mais de 50 o/o, sobre o do anno anterior, e a receita cresceu de 79:776$220, que corresponde a cerca de 70 o/o. Esta foi o anno passado cerca de oito vezes maior do que a arrecadada em 1882.

Animaes.—Em 1891 o numero de animaes transportados e a respectiva receita teve um augmento superior a 50 $^0/_0$ sobre os do anno anterior.

Mercadorias.—Continúa a crescer o trafego de mercadorias, tanto no sentido da exportação, como no da importação. Comparados os dois ultimos annos nota-se o sensivel augmento de 24.914 toneladas de café, e o de 39.493 de diversos, representado a differença, para mais, de 581:212$430 na receita de café, e a de 295:051$850 na de diversos, ou 876:264$280 no total.

O augmento de café é assim distribuido :

De nossas estações de bitola larga	11.381	ton.	ou	758.721	@	213:047$160
Da Fluvial C. P	764	»	»	50.940	»	18:710$130
Da Descalvadense	3.048	»	»	203.204	»	112:906$030
Da Rio Claro	4.960	»	»	330.704	»	122:779$910
Da Mogyana	1.803	»	»	120.184	»	18:024$470
Da Santa Rita	3.227	»	»	215.120	»	96:391$790
De outras linhas	2	»	»	125	»	32$680
O café procedente da Itatibense diminuiu de	271	»	»	18.087	»	679$740

Esses resultados, associados aos indicados no quadro que mostra a receita total com que cada uma

dessas linhas concorreu para a renda das nossas ferrovias de bitola larga, deixam bem patente o rapido e importante desenvolvimento, que vae apresentando a extensa zona servida pelas linhas da ex-Companhia do Rio Claro, actualmente pertencentes a esta Companhia. Folgo de ver já realisado o que escrevi, pouco depois de entrar para o serviço da Companhia, sobre a importancia das quotas com que as cargas, provenientes ou destinadas ás linhas das Companhias Mogyana e Rio Claro em transito pela nossa estrada, haviam de concorrer para a sua renda.

Apreciando o transporte de café pelas nossas linhas, no decennio de 1882 a 1891, verifica-se que foi de 86.545 toneladas, 1.442.416 saccas, ou 5.769.664 arrobas, o augmento entre o ultimo e o primeiro anno do periodo considerado. Corresponde elle a cerca de 122 %. Esse augmento no transporte de mercadorias em geral, inclusive café, foi de 232.050 toneladas, ou 174 %. Traduz elle um accrescimo de 2.692:897$570, ou 130 % na renda.

São pouco sensiveis as differenças nas diversas outras verbas da receita, como mostra o respectivo quadro que todas assignala. D'entre ellas salientam-se as concernentes ao telegrapho, e ao aluguel de nossos carros e vagões á linha ingleza. Na primeira nota-se o extraordinario augmento de 21:153$350, devido ao maior numero de telegrammas transmittidos. O augmento total na segunda é de 11:753$170, sendo 2:978$470 para os carros e 8:774$700 para os vagões. Provêm estes augmentos do notavel accrescimo no percurso kilometrico feito em 1891 pelos nossos vehiculos na linha ingleza de Santos a Jundiahy.

Os annexos ns. 1 a 7 dão esclarecimentos mais detalhados sobre o movimento e receita das nossas vias ferreas.

3.º Despeza

A despeza geral da Companhia, foi:

em 1891.....	2.689:306$518
em 1890.....	1.754:723$473
Differença para mais em 1891....	964:553$045

Com o serviço da divida em Londres, despendeu-se 178:394$147.

A despeza geral da Companhia, fóra o serviço da divida em Londres, foi:

em 1891.....	2.510:912$371
em 1890.....	1.597:997$615
Differença para mais em 1891..	912:914$756

Comparação da despeza geral da Companhia, nos dois ultimos annos:

Despeza	Em 1891	Em 1890	Differença em 1891	
			Para mais	Para menos
Da via ferrea de 1.m 60.....	2.081:845$309	1.312:593$400	769:251$909	
Da navegação...	224:127$574	180:723$228	43:404$346	
Da linha Descalvadense.....	31:869$282	—	31:869$282	
Da linha de Santa Rita.....	40:235$954	—	40:235$954	
Do Escriptorio central.....	132:834$252	104:680$987	28:153$265	
Somma.....	2.510:912$371	1.597:997$615	912:914$756	
Differença para mais em 1891.....			912:914$756	

A despeza geral da Companhia, com exclusão da concernente ao serviço da divida em Londres, a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

ANNOS	DESPEZA	DIFFERENÇAS POR CENTO	
		Para mais	Para menos
1872	186:262$224		
1873	269:823$154	44,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	.....	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	.....	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	.....	8,5
1891	2 510:912$371	57,1	

Tendo sido a receita geral da Companhia em 1891 de..... 6.499:157$909
e a despeza geral, acima indicada, de..... 2.510:912$371

a renda liquida, foi..... 3.988:245$538
Relação da despeza geral para a receita geral: 38,6 %

E' a de 1891 a maior renda liquida que a Companhia tem tido, conforme indica o quadro immediato :

ANNOS	Renda liquida	DIFFERENÇAS POR CENTO	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716		
1873	380:639$915	204.8	
1874	474:658$483	24.7	
1875	524:054$016	10.4	
1876	641:540$542	22.4	
1877	974:679$864	51.9	
1878	1.508:451$790	54 7	
1879	1.550:138$951	2.7	
1880	1.313:378$103	.....	15.3
1881	1 636:650$011	24.6	
1882	1.961:981$374	19.8	
1883	1.620:717$349	.....	17.4
1884	1.318:371$558	.....	18.6
1885	1.657:151$436	25.6	
1886	1.711:288$585	3.2	
1887	1.665 402$245	.....	2.6
1888	2.215:663$695	33.0	
1889	2.741:282$081	23 7	
1890	3 484:385$534	27 2	
1891	3 988:245$538	14.5	

O quadro synoptico, a que já me referi, dá a conhecer a distribuição da renda liquida nos diversos annos, desde 1872. Alguns dados desse quadro são representados graphicamente no desenho junto.

A despeza total das vias ferreas, nos dois ultimos annos, é assim discriminada:

BITOLA DE 1m60

Verbas de despeza	1891	1890	Differenças em 1891	
			Para mais	Para menos
Administração e contabilidade	57:025$738	50:853$910	6:171$828	—
Almoxarifado	19:208$220	18:637$680	570$540	—
Trafego	431:931$390	301:258$828	130:672$562	—
Telegrapho, telephone e luz electrica	108:618$546	66:840$690	41:777$856	—
Locomoção	826:297$733	504:240$989	322:056$744	—
Via permanente	(1) 542:244$852	288:426$736	253:818$116	—
Custeio da estação de Jundiahy	8:764$100	8:718$390	45$810	—
Custeio da estação de Campinas Rosario	4:366$800	—	4:366$800	—
Contadoria Central	11:605$370	6:947$240	4:658$130	—
Annuncios, sellos e telegrammas	1:077$790	1:073$100	4$690	—
Transporte de mensageiros em bonds	980$000	780$000	200$000	—
Diversas despezas	1:737$264	1:741$750	—	4$486
Aluguel de carros á S. P. R.	10:003$230	7:876$940	2:126$290	—
Aluguel » vagões á S. P. R	42:849$550	42:983$090	—	133$540
Aluguel » encerados á S. P. R.	1:483$570	1:567$210	—	83$640
Reclamações	5:377$560	2:917$880	2:459$680	—
Impostos	5:860$096	5:369$167	490$929	—
Tratamento de empregados	2:413$400	2:359$800	53$600	—
Total	2 081:845$309	1.312:593$400	769:473$575	221$666

Differença para mais em 1891 ..... 769:251$909

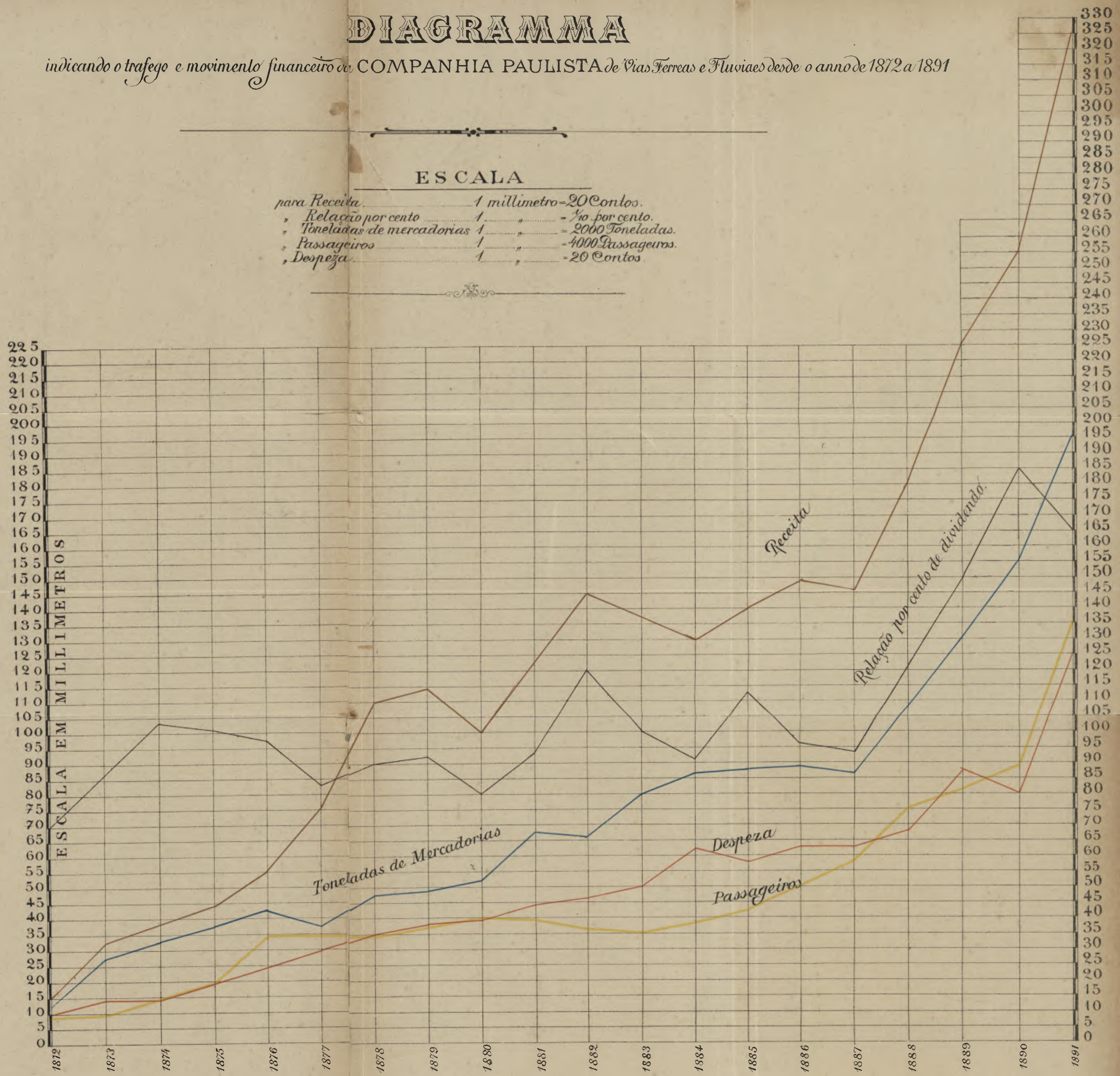
(1) Comprehende a despeza de 184:665$965 com trilhos novos de aço, a qual não deve ser computada no custeio.

DIAGRAMMA

indicando o trafego e movimento financeiro da COMPANHIA PAULISTA *de Vias Ferreas e Fluviaes desde o anno de 1872 a 1891*

ESCALA

para Receita	1	*millimetro*	- 20 *Contos.*
" Relação por cento	1	*"*	- 1/10 *por cento.*
" Toneladas de mercadorias	1	*"*	- 2000 *Toneladas.*
" Passageiros	1	*"*	- 4000 *Passageiros.*
" Despeza	1	*"*	- 20 *Contos.*



BITOLA DE 0,m60

Verbas de despeza	Em 1891	Em 1890	DIFFERENÇA EM 1891	
			Para mais	Para menos
Descalvadense				
Trafego	7:191$050	—	—	—
Locomoção	17:400$710	—	—	—
Via-permanente	6:701$162	—	—	—
Contadoria Central	576$360	—	—	—
Total	31:869$282	—	—	—
Santa Rita				
Trafego	7:466$800	—	—	—
Telegrapho	939$700	—	—	—
Locomoção	18:811$282	—	—	—
Via-permanente	12:624$382	—	—	—
Contadoria Central	393$790	—	—	—
Total	40:235$954	—	—	—

Nota. Toda a despeza de administração e almoxarifado foi incluida na bitola larga.

A despeza propria de custeio da via ferrea de 1.m60, foi:

em 1891 ..... 1.829:191$938
em 1890 ..... 1.249:519$313

Differença para mais em 1891 .. 579:672$625

As despezas de custeio em 1891 são assim distribuidas pelas diversas repartições:

BITOLA DE 1.m 60

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Outras despezas	Total
Administração e contabilidade..	54:553$350	2:472$388	14:420$424	71:446$162
Almoxarifado....	18:283$390	924$830	—	19:208$220
Trafego.....	366:674$730	65:256$660	13:621$000	445:552$390
Telegrapho e telephone..... ...	73:416$260	18:914$486	490$000	92:820$746
Luz electrica....	6:102$920	10:184$880	—	16:287$800
Locomoção.....	300:633$675	525:664$058	—	826:297$733
Via-permanente..	265:324$819	92:254$068	—	357:578$887
Total.....	1.084:989$144	715:671$370	28:531$424	1.829:191$938

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Outras despezas	Total
Descalvadense				
Contabilidade (1)	—	—	576$360	576$360
Trafego	5:456$010	1:735$040	—	7:191$050
Locomoção	8:771$872	8:628$838	—	17:400$710
Via-permanente	4:461$309	2:239$853	—	6:701$162
Total	18:689$191	12:603$731	576$360	31:869$282
Santa Rita				
Contabilidade (1)	—	—	393$790	393$790
Trafego	5:805$980	1:660$820	—	7:466$800
Telegrapho	820$740	118$960	—	939$700
Locomoção	10:572$320	8:238$962	—	18:811$282
Via-permanente	11:292$759	1:331$623	—	12:624$382
Total	28:491$799	11:350$365	393$790	40:235$954

(1) Só comprehende a respectiva quota da Contadoria Central.

Quadro comparativo da despeza de custeio de cada uma das repartições, em 1891 e 1890, na bitola de 1.m60:

Verbas de despeza	1891	1890	DIFFERENÇAS EM 1391	
			Para mais	Para menos
Administração e Contabilidade	71:446$162	60:616$000	10:830$162	—
Almoxarifado	19:208$220	18:637$680	570$540	—
Trafego	445:552$390	310:367$218	135:185$172	—
Telegrapho e Telephone	92:820$746	67:230$690	41:877$856	—
Luz elcetrica	16:287$800			
Locomoção	826:297$733	504:240$989	322:056$744	—
Via-permanente	357:578$887	288:426$736	69:152$151	—
Total	1.829:191$938	1.249:519$313	579:672$625	—

Differença para mais em 1891 ..... 579:672$625

As differenças para mais na administração, contabilidade e almoxarifado, provieram de augmento nos vencimentos do pessoal que, conforme consta do relatorio anterior, começou a vigorar em 1.º de Fevereiro de 1891, e do accrescimo de 4:658$130 na quota com que concorreu esta Companhia, em 1891, para o custeio da Contadoria Central.

A causa do accrescimo nas demais verbas de despeza será assignalada, quando tratar especialmente de cada uma dellas.

Comparando, separadamente as despezas de custeio —pessoal e material—nos tres ultimos annos, temos:

	1891	1890	1889
Pessoal..	1.084:989$144	748:868$054	746:688$738
Material..	715:671$370	481:365$879	505:053$881

Houve, portanto, um accrescimo de despeza com o pessoal, entre 1891 e 1890, de 336:121$090, e com o material de 234:305$491. Aquelle foi devido á necessidade de melhor remunerar o pessoal e de augmental-o para satisfazer ás multiplas exigencias do desenvolvimento do trafego. Concorreu para o accrescimo de despeza com o material, o maior consumo em virtude do crescimento do trafego, e o seu mais elevado custo pela baixa do cambio e demora consideravel em Santos, obrigando a extraordinarias despezas de estadia e outras,

O preço do carvão que, em 1890, foi de 28$400, em média, por tonelada, attingiu em 1891 a 36$118 ou 27 o/o mais caro. Esse foi o preço medio durante o anno. Em Dezembro o custo da tonelada de carvão elevou-se a 70$000, e este anno já o compramos a 85$000.

A despeza do custeio por kitometro de linha em trafego, foi:

	Bitola de 1,m60	Descalvadense	Santa Rita
Em 1891.....	7:287$617	2:236$377	1:490$220
Em 1890.....	4:998$077	—	—
Differença para mais em 91.	2:289$540		

Consta dos seguintes quadros a distribuição da despeza kilometrica de custeio pelas differentes repartições.

BITOLA DE 1.m60

Verbas de despeza	1891		1890	
	Despeza kilometrica	Relação % do total	Despeza kilometrica	Relação % do total
Administração e contabilidade.....	284$646	3.9	242$464	4.9
Almoxarifado.....	76$527	1.0	74$550	1 5
Trafego.....	1:775$109	24.3	1:241$469	24.8
Telegrapho, Telephone e Luz electrica.....	434$695	6.0	268$923	5.4
Locomoção.....	3:292$023	45.3	2:016$964	40.3
Via-permanente.....	1:424$617	19.5	1:153$707	23.1
Total.....	7:287$617	100.0	4:998$077	100.0

BITOLA DE 0,m60

Verbas de despeza	1891			
	Descalvadense		*Santa Rita*	
	Despeza kilometrica	Relação % do total	Despeza kilometrica	Relação % do total
Contabilidade	41$169	1.8	14$585	1.0
Trafego	513$646	22.6	276$548	18.6
Telegrapho	—	—	34$804	2.3
Locomoção	1:242$908	54.6	696$714	46.7
Via-permanente	478$654	21.0	467$569	31.4
Total	2:276$377	100.0	1:490$220	100.0

As relações da despeza de custeio para a receita foram :

ANNOS	Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita
1891	29.8 %	85.8 %	56.4 %
1890	25.5 %	—	—

Si considerarmos a despeza total da via ferrea de 1.m60, as relações acima indicadas ficarão alteradas pelas seguintes :

1891 .. .. 34.0 %
1890 . ... 26.8 %

O seguinte quadro mostra a receita da via ferrea, a despeza do custeio, o saldo e o coefficiente de trafego, ou relação por cento da despeza para a receita, desde 1892, em que começou a ser trafegada a estrada.

BITOLA DE 1.m60

ANNOS	Receita da via ferrea	Despeza do custeio	Saldo	Coefficiente de trafego
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$546	58.6
1873	645:631$916	248:003$619	397:628$297	36.8
1874	743:158$177	274:841$219	468:316$958	35.6
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	40.4
1876	1.120:363$976	474:299$977	646:063$999	42.3
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	37.1
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	34.8
1879	2.018:700$150	715:717$411	1.302:982$739	35.0
1880	1.827:706$860	698:939$704	1.128:767$156	38.3
1881	2.190:852$950	838:418$377	1.352:434$573	38.2
1882	2.523:613$350	891:727$630	1.631:885$720	35.3
1883	2.557:794$150	1.061:720$660	1.496:073$490	41.5
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	40.9
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	39.4
1886	2.971:614$260	1.217:639$070	1.753:975$190	40.9
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	41.8
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	36.4
1889	4.233:308$210	1.259:884$369	2.973:423$841	29.7
1890	4.901:834$943	1.249:519$313	3.652:315$630	25.5
1891	6.118:797$660	1.829:191$938	4.289:605$722	29.8

Nos dados de receita e despeza dos annos de 1885 a 1888, foram tambem incluidas as quotas correspondentes á Via Fluvial, que não eram discriminadas das da Via Ferrea.

O seguinte quadro mostra a discriminação da despeza de 1891 pelas differentes unidades:

UNIDADES		BITOLA DE 1.m60				DESCALVADENSE		SANTA RITA	
		DESPEZA TOTAL (1)		*DESPEZA DO CUSTEIO*		*DESPEZA TOTAL (2)*		*DESPEZA TOTAL (2)*	
		A	B	A	B	A	B	A	B
Trem-kilometro		3$181	3$064	2$627	2$531	2$448	2$448	2$166	2$166
Locomotiva-kilometro		2$190	2$163	1$808	1$786	1$210	1$210	1$345	1$345
Vehiculo-kilometro		$188.0	$186.1	$155.3	$153.7	$744.4	$744.4	$509.3	$509.3
Eixo-kilometro		$093.8	$092.8	$077.4	$076.6	$372.2	$372.2	$254.6	$254.6
Passageiro-kilometro	C	$022.3	$018.4	$018.4	$015.2	$050.9	$045.0	$047.1	$047.1
	D	$024.2	$021.7	$020.0	$017.9	$098.1	$091.2	$064.3	$063.6
Animal-kilometro	C	$042.3	$041.9	$034.9	$034.6	(3 —	3) —	3) —	3) —
em trem de passageiros	D	$019.4	$017.4	$016.0	$014.4	$078.5	$073.0	$051.5	$050.8
Tonelada-kilometro	C	$281.4	$250.0	$232.4	$206.5	(3 —	3) —	3) —	3) —
de bagagens e encommendas	D	$048.5	$043.4	$040.1	$035.9	$196.3	$182.4	$128.7	$127.2
Tonelada-kilometro	C	$048.0	$044.5	$039.4	$036.7	$324.5	$324.5	$165.4	$163.4
de mercadorias, incluindo animaes em trens de cargas	D	$048.5	$043.4	$040.1	$035.9	$196.3	$182.4	$128.7	$127.2

(1) Consideramos a despeza total da via ferrea e do escriptorio central.

(2) A despeza total é igual á do custeio.

(3) Está incluido no custo de tonelada de mercadorias.

(A) Consideramos sómente os transportes retribuidos.

(B) » todos os transportes effectuados, incluindo os gratuitos no proprio serviço da Companhia.

Na determinação do custo dos transportes, sob a letra C, consideramos a despeza em relação aos respectivos vehiculos-kilometro.

Na determinação do custo dos transportes sobre a letra D, consideramos a despeza em relação ao pezo util transportado, equiparando cada passageiro a 500 kilos de carga.

Não podemos, por falta de dados, determinar o custo dos transportes, considerando a despeza em relação aos respectivos pezos brutos (morto e util) rebocados.

Considerando todos os transportes effectuados, inclusive os gratuitos, as despezas de custeio pelas differentes unidades, nos ultimos dois annos, e na hypothese D foram :

BITOLA DE 1.m60

UNIDADES	1891	1890	Differença por cento em 1891	
			Para mais	Para menos
Passageiro-kilometro	$017.9	$017.6	1.7	—
Animal-kilometro em trem de passageiros	$014.4	$013.8	4.3	—
Tonelada-kilometro de bagagens e encommendas	$035.9	$034.6	3.7	—
Tonelada-kilometro de mercadorias, incluindo animaes em trens de carga	$035.9	$034.6	3.7	—

Essas *insignificantes differenças para mais* ter-se-iam transformado em *grandes differenças para menos*, se não fosse o augmento medio de 20 % nos vencimentos de todo o pessoal, a começar de 1° de Feverei ro de 1891, e abstrahindo de quaesquer outras causas

Tão diminutas differenças para mais justificam, pois, de modo cabal, nada ter de extraordinario, e ser perfeitamente razoavel o grande augmento absoluto, que apresenta a despeza total de custeio.

4°. Reclamações

Durante o anno de 1891 foram pagas 68 reclamações por faltas, e 21 por avarias no transporte de mercadorias e bagagens, na importancia total de

CONTABILIDADE

Contador.	1
Ajudante do Contador.	1
Pagador	1
Escripturarios e praticantes.	10
	13

ALMOXARIFADO

Almoxarife.	1
Escripturarios e praticantes.	4
Recebedor de materiaes	2
Feitor e trabalhadores	6
	13

III

TRAFEGO

1º. Movimento

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

O seguinte quadro mostra o numero e o percurso, em kilometros, de cada especie de trem nos diversos trechos da linha principal e ramaes, durante o anno de 1891:

TRENS	Jundiahy a Campinas		Campinas a Cordeiro		Cordeiro a Descalvado		RAMAES							
							do Rio Claro		de Santa Veridiana		Descalvadense Bitola de 0.m60		de Santa Rita Bitola de 0.m60	
	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.	Numero	Percurso em kilometr.
De viajantes	2.643	118.935	1.424	103.930	762	68.347	745	12.665	—	—	—	—	—	—
Mixtos	—	—	15	1.095	842	23.220	670	11.390	334	3.032	932	13.016	688	18.576
De cargas	3.147	141.525	1.959	124.057	1.012	78.612	550	9.350	—	—	—	—	—	—
De serviço e lastro	175	9.365	125	8.928	186	5.232	65	1.071	190	1.918	—	—	—	—
Numero e percurso em kilometros dos trens — Em 1891	5.965	269.825	3.523	238.010	2.802	175.411	2.030	34.476	524	4.950	932	13.016	688	18.576
Numero e percurso em kilometros dos trens — Em 1890	4.413	198.585	2.658	191.376	2.281	153.188	1.500	25.500	164	1.552	—	—	—	—
Differença para mais em 1891	1.552	71.240	8,65	46.634	521	22.223	530	8.976	360	3.398	—	—	—	—
Média diaria do numero e percurso em kilometros dos trens — Em 1891	16,3	739	9,6	652	7,6	481	5,6	94	1,4	14	3,4	47	3,7	101
Média diaria do numero e percurso em kilometros dos trens — Em 1890	12,1	544	7,3	525	6,2	420	4,1	70	0,4	4	—	—	—	—
Differença para mais em 1891	4,2	195	2,3	127	1,4	61	1,5	24	1,0	10	—	—	—	—

Resumo do numero e percurso em kilometros dos trens nos annos de 1889 a 1891:

(Não comprehende os dois ramaes de 0.m 60 de bitola)

TRENS	Em 1889		Em 1890		Em 1891	
	Numero	Percurso em kilometros	Numero	Percurso em kilometros	Numero	Percurso em kilometros
De viajantes	—	—	2.828	232.032	2.720	303.877
Mixtos	—	—	980	27.290	1.861	38.737
De cargas	—	—	5.258	301.828	6.668	353.544
De serviço e lastro	—	—	67	9.051	741	26.514
Total	6.444	493.934	9.533	570.201	11.990	722.672

Percurso dos vehiculos

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VEHICULOS DE					PERCURSO TOTAL DOS	
	Viajantes	Breaks e Correios	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Eixos
				Carregados	Vasios		
Bitola de 1,m60							
Jundiahy a Campinas:							
Nos trens — de viajantes	1.232.002	205.333	39.802	—	—	1.477 137	2.969.045
Nos trens — mixtos	—	—	—	—	—	—	—
Nos trens — de cargas	22.472	—	184	2 685.053	527.261	3.234 970	6 502.291
Nos trens — de serviço	6.019	—	—	8.600	8.597	23.216	46.664
Campinas a Cordeiro:							
Nos trens — de viajantes	1.152.023	128.002	36.168	—	—	1.316 193	2.645.548
Nos trens — mixtos	3 322	1.530	—	8.627	2 235	15.714	31.585
Nos trens — de cargas	—	—	—	2 174 757	621.704	2.796 461	5.621.013
Nos trens — de serviço	22.948	—	—	6.053	4.584	33.585	67.170
Cordeiro a Descalvado:							
Nos trens — de viajantes	554.301	78.762	22.137	—	—	655.200	1.316 951
Nos trens — mixtos	163.834	1.030	—	109.203	50.653	324.720	652.687
Nos trens — de cargas	—	—	—	998.204	390.512	1.388.716	2.792.117
Nos trens — de serviço	12.052	—	—	15.580	8.336	35.968	71.499
Ramal do Rio Claro:							
Nos trens — de viajantes	141.527	16.003	1.985	—	—	159 515	324.650
Nos trens — mixtos	63.994	7.110	—	136 609	42.146	249.859	502.216
Nos trens — de cargas	15.212	—	—	95.816	14.647	125.675	252.607
Nos trens — de serviço	3.232	—	—	—	—	3.232	6.464

Percurso dos vehiculos

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VEHICULOS DE					PERCURSO TOTAL DOS	
	Viajantes	Breaks e Correios	Animaes	MERCADORIAS		Vehiculos	Eixos
				Carregados	Vasios		
Ramal de Santa Veridiana:							
Nos trens de viajantes.	—	—	—	—	—	—	—
Nos trens mixtos.	6.752	747	—	18.432	8.500	34.431	—
Nos trens de cargas.	—	—	—	—	—	—	—
Nos trens de serviço	318	—	—	19.762	5.884	25.964	51.928
Vehiculos kilometro em 1891	3.400.008	438.517	100.276	6.276.696	1.685.059	11.900.556	23.854.435
» » » 1890	2.069.063	412.998	66.131	5.114.746	1.699.008	9.361.946	18.745.018
Differença em 1891	+ 1.330.945	+25.519	+34.145	+ 1.161.950	— 13.949	+2.538.610	+5.109.467
Bitola de 0.m 60							
Ramal Descalvadense:							
Nos trens mixtos	12.796	1.421	—	21.076	7.514	42 807	85.614
Ramal de Santa Rita:							
Nos trens mixtos	30.739	3.402	—	37.071	7.776	78.988	157.976

Discriminação dos vehiculos-kilometro

BITOLA DE 1.m60

Designação dos vehiculos	Vehiculos S. P. R. correndo na linha Paulista				Vehiculos da C. P. correndo					
	Em 1891		Em 1890		Na linha Ingleza				Na linha Paulista	
					Em 1891		Em 1890		Em 1891	Em 1890
	N.o de viagens	Percurso em kilometros	N.o de viagens	Percurso em kilometros	N.o de viagens	Percurso em kilometros	N.o de viagens	Percurso em kilometros	Percurso em kilometros	Percurso em kilometros
Carros	5.596	666.883	3.827	525.125	4.776	583.100	3.153	384.533	3.271.918	2.023.067
Vagões.....	21.014	3.570.796	22.314	3.581.924	11.496	2.919.700	9.324	2.188.475	4.390.959	3.231.830

Os nossos vehiculos correram, portanto, em 1891, 11.165,677 kilometros, ou 43°/₀, mais do que em 1890.

Os nossos vagões fizeram em 1891 mais 2,172 viagens redondas na linha ingleza, que correspondem a um augmento de percurso naquella linha de 731,225 kilometros.

No mesmo periodo diminuiram de 1,300 as viagens dos vagões da S. Paulo Railway na nossa linha, decrescendo de 11,128 kilometros o respectivo percurso.

Durante o segundo semestre de 1891, quando avultam as descidas de café, o numero de viagens dos nossos vagões na linha ingleza excedeu de 2,021 sobre as dos mesmos mezes no anno de 1890. O accrescimo no respectivo percurso foi de 407,767 kilometros.

No mesmo periodo os vagões da S. Paulo Railway fizeram menos 1,221 viagens na nossa linha, correspondendo a uma diminuição de 413,387 kilometros no percurso.

Foi, portanto, bem sensivel a diminuição na remessa dos vagões da S. Paulo Railway para nossa linha no segundo semestre do anno de 1891, comparado com o de 1890.

Do quadro acima se deprehende que o percurso singelo medio em 1891 dos vagões da S. Paulo Railway na nossa linha foi de 85 kilometros, e que foi de 127 kilometros, *ou 50°/₀ maior*, o percurso singelo medio dos nossos vagões na linha ingleza. O percurso total em 1891 dos vagões da S. Paulo Railway na nossa linha está, portanto, bem longe de corresponder ao percurso que os nossos vagões fizeram na linha ingleza.

Esta circumstancia, accrescida da grande demora de todos os vagões em Santos, servindo de armazem, prejudicou o transporte de café. Tal prejuizo, não póde, entretanto, á vista do exposto, ser levado á conta da Companhia Paulista.

O percurso singelo medio em 1891 dos carros da S. Paulo Railway na nossa linha foi de 60 kilometros, tendo sido de 61 kilometros o dos nossos carros na linha ingleza. Os respectivos totaes, indicados no quadro acima, se correspondem, pois, com insignificante differença.

A S. Paulo Railway suppriu, durante o anno de 1891, a esta Companhia 4852 encerados, que fizeram na nossa linha o percurso de 370,894 kilometros.

No mesmo periodo enviamos á S. Paulo Railway 5,750 encerados, que percorreram 727,189 kilometros naquella linha.

Durante o anno de 1891 entraram em serviço 470 encerados novos.

Composição média dos trens

O numero médio de vehiculos por trem-kilometro, foi :

NOS TRENS		Jundiahy a Campinas	Campinas a Cordeiro	Cordeiro a Descalvado	RAMAES				EM GERAL	
					do Rio Claro	de Santa Veridiana	Decalvadense	de Santa Rita	Na bitola de 1.m60	Na bitola de 0.m60
		Bitola de 1.m60					Bitola de 0.m60			
De viajantes		12.42	12.66	9.58	12.59	—	—	—	11.87	—
Mixtos		—	14.35	14.00	21.90	11.39	3.28	4.25	16.12	3.85
De cargas		22.86	22.54	17.67	13.44	—	—	—	21.34	—
De serviço		2.48	3.74	6.87	3.00	13.53	—	—	4.60	—
Numero médio de vehiculos em geral por trem-kilometr.	Em 1891	17.62	17.50	13.70	15.64	12.20	3.28	4.25	16.46	3.85
	Em 1890	--	—	—	—	—	—	—	16.40	—

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte de viajantes, bagagens e animaes:

SERVIÇOS			Em 1891			Em 1890	Differenças em 1891
			Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Bitola de 1.m60	Bitola de 1.m60
N.o de viajantes embarcados	Pagando	1.a Clas.	166.687 ½	2.063	548 ½	92.102	74.585 ½
		2.a »	348.869	13.991	11.595	255.342	93.527
		Em geral	515.556 ½	16.054	12.143 ½	347.444	168.112 ½
	Gratis: Immigrantes	2.a Clas.	59.747	2.046	—	18.767	40.980
	Gratis: Passes dados a pedido de outras Companhias, de empreiteiros e em serviço de navegação	1.a Clas.	1.708	—	32	1.560	148
		2.a »	2.133	22	21	2.020	113
		Em geral	3.841	22	53	3.580	261
	Gratis: Passes dados a empregados em serviço e a pessoas de suas familias	1.a Clas.	1.922	8	30	1.484	438
		2.a »	2.317	33	71	2.346	29
		Em geral	4.239	41	101	3.830	409
	Total	1.a Clas.	170.317 ½	2.071	610 ½	95.146	75.171 ½
		2.a »	413.066	16.092	11.687	278.475	134.591
		Em geral	583.383 ½	18.163	12.297 ½	373.621	209.762 ½
N.o de viajantes transportados a um kilometro	Pagando	1.a Clas.	10.131.720	24.558	14.809	5.470.903	4.660.817
		2.a »	18.071.358	162.458	313.065	12.514.743	5.556.615
		Em geral	28.203.078	187.016	327.874	17.985.646	10.217.432
	Gratis: Immigrantes	2.a Clas.	5.534.288	23.906	—	1.564.786	3.969.502
	Gratis: Passes dados a pedido de outras Companhias, de empreiteiros e em serviço de navegação	1.a Clas.	143.088	—	864	123.811	19.277
		2.a »	185.837	292	567	252.933	67.096
		Em geral	328.925	292	1.431	376.744	47.819
	Gratis: Passes dados a empregados em serviço e a pessoas de suas familias	1.a Clas.	153.305	96	810	108.303	45.002
		2.a »	159.696	402	1.917	139.150	20.546
		Em geral	313.001	498	2.727	247.453	65.548
	Total	1.a Clas.	10.428.113	24.654	16.483	5.703.017	4.725.096
		2.a »	23.951.179	187.058	315.549	14.471.612	9.479.567
		Em geral	34.379.292	211.712	332.032	20.174.629	14.204.663

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte de viajantes, bagagens e animaes:

SERVIÇOS		Em 1891			Em 1890	Differenças em 1891	
		Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Bitola de 1.m60		Bitola de 1.m60
Percurso kilometrico médio de um viajante	1.a Clas.	61.2	11.9	27.0	59.9	+	1.3
	2.a »	58.0	11.6	27.0	51.9	+	6.1
	Em geral	58.9	11 6	27.0	54.0	+	4.9
N.° médio de viajantes por trem-kil metro	1 a Clas.	30.4	1.8	0.8	21.3	+	9.1
	2.a »	69.9	14.3	17.0	53.9	+	16.0
	Em geral	100.3	16.2	17.8	75.2	+	25.1
N.° médio de viajantes em geral por carro-kilometro		10.2	16.5	10.8	9.7	+	0.5
N.o de animaes — Embarcados	Pagan o	6.751	124	80	4.566	+	2.185
	Gratis...	—	—	—	—		—
	Total ...	6.751	124	80	4.566	+	2.185
N.o de animaes — Transportados a um kilometro....	Pagando	445.555	1.508	2.160	299.451	+	146.104
	Gratis...	—	—	—	—		—
	Total ...	445.555	1.508	2.160	299.451	+	146.104
Percurso kilometrico médio de um animal.....		66.0	12.1	27.0	65.5	+	0.5
N.° médio de animaes.	Por trem-kilometro.....	1.3	0.1	0.1	1.1	+	0.2
	» vehiculo-kilometro.....	4.5	—	—	4.5		—
N.o de kilos de bag. e encom. — Embarcados	Pagando	4.267.071	68.998	71.487	2.612.781	+	1.654.290
	Gratis...	360.124	450	10.885	125.050	+	235.074
	Total....	4.627.195	69.448	82.372	2.737.831	+	1.889.364
N.o de kilos de bag. e encom. — Transportados a um kilometro....	Pagando	292.946.494	820.526	1.930.149	170.588.690	+	122.357.804
	Gratis...	33.385.929	6.300	293.895	12.250.961	+	21.134.968
	Total....	326.332.423	826.826	2.224.044	182.839.651	+	143.492.772
Percurso kilometrico médio de um kilo de bagagens e encommendas.....		70.5	11.9	27.0	66.0	+	4.5
N.o médio de kilos de bag. e encom.	Por trem-kilometro	952.5	63.5	119.7	707.8	+	244.7
	» vehiculo-kilometro.....	744.2	581.8	653.7	442.6	+	301.6

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte de mercadorias:

SERVIÇOS			Em 1891			Em 1890	Differenças em 1891
			Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Bitola de 1.m60	Bitola de 1.m60
Numero de toneladas de mercadorias embarcadas	Café		157.678	4.798	3.227	132.764	+ 24.914
	Diversos	Pagando	207.400	934	2.155	167.907	+ 39.493
		Gratis	25.515	—	250	10.017	+ 15.498
		Total	232.915	934	2.405	177.924	+ 54.991
	Animaes em trens de carga, pagando		603	25	16	240	+ 363
	Total geral		391.196	5.757	5.648	310.928	+ 80.268
N.° de toneladas de mercadorias transportadas a um kilom.	Café		15.764.547	56.908	87.129	12.404.547	+ 3.360.000
	Diversos	Pagando	15.250.168	10.207	58.185	12.444.482	+ 2.805.686
		Gratis	2.247.062	—	1.500	770.494	+ 1.476.568
		Total	17.497.230	10.207	59.685	13.214.976	+ 4.282.254
	Animaes em trens de carga, pagando		36.886	302	432	14.760	+ 22.126
	Total geral		33.298.663	67.417	147.246	25.634.283	+ 7.664.380
Percurso kilometrico médio de uma tonelada	Café		100.0	11.9	27.0	93.4	+ 6.6
	Diversos, incluindo animaes		75.1	11.0	24.8	74.2	+ 0.9
	Em geral,		85.1	11.7	26.1	82.5	+ 2.6
Numero médio de toneladas por trem-kilometro			84.8	5.2	7.9	77.8	+ 7.0
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro	Carregados		5.3	3.2	4.0	5.0	+ 0.3
	Carregados e vasios		4.2	2.3	3.3	3.7	+ 0.5
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o percurso total			26.8	35.6	21.0	33.2	— 6.4
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões carregados			66.2	53.3	80.0	62.5	+ 3.7
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões vasios e carregados			52.5	38.3	66.0	46.2	+ 6.3

2º. Horario dos trens

Já foi descripta em o relatorio anterior a unica alteração que soffreu durante o anno de 1891 o horario dos trens desta Companhia.

3º. Modificação nas tarifas

A 1 de Fevereiro de 1891 foi sensivelmente reduzido o custo das passagens em 1ª e 2ª classe. Conforme ficou exposto em o relatorio concernente ao anno de 1890, essa reducção póde ser avaliada, em média em 25% na primeira classe e em 12% na segunda.

4º. Telegrapho

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os apparelhos em serviço são de Wheahstone, com bobinas de inducção, que têm o grande incoveniente de não registrar as communicações trocadas, como acontece com systema Morse. As pilhas empregadas são de Leclanché.

Todos os postes são de trilhos usados com braçadeira de ferro para um ou dois isoladores, dos quaes existem assentados diversos typos.

O seguinte quadro indica o numero de apparelhos, pilhas, postes e isoladores em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios :

		Distancia em kilometros	NUMERO		QUANTIDADE		Extensão kilometrica dos fios
			dos apparelhos	das pilhas	de postes	de isoladores	
Linha ferrea	Jundiahy a Campinas.....	45	15	690	600	3 600 (1)	270 (1)
	Campinas a Cordeiro	72	11	440	1.008	3.024	216
	Cordeiro a Rio Claro.....	17	6	170	193	579	51
	Cordeiro a Descalvado.....	108	12	470	1.530	3.060	216
	Ramal de Santa Veridiana..	13	4	120	127	254	26
Linha de Jundiahy a S. Paulo.		60	7	270	672	2.016 (2)	180 (2)
		315	55	2.070	4.130	12.533	959
Linha de Santa Rita.....		27	2	60	275	550	27

(1) Estão incluidos 600 isoladores para a linha do Governo e 600 para a telephonica, cujos fios têm a extensão kilometrica de 90.

(2) Estão incluidos 672 isoladores para a linha do Governo, sendo de 60 a extensão kilometrica do fio.

Na linha Descalvadense funcciona o telephone em logar do telegrapho.

Linhas telegraphicas

A Companhia tem, para o serviço da bitola larga, 10 linhas telegraphicas de 0.m004, dispostas conforme indica o quadro seguinte :

Numero das linhas	Pontos servidos pelas diversas linhas
1	S. Paulo, Jundiahy Paulista e Campinas.
2	S. Paulo, Jundiahy Paulista, Campinas, Cordeiro e Rio Claro.
3	Todas as estações de Jundiahy a Campinas.
4	Agencia Cidade, Jundiahy da S. Paulo Railway e Campinas.
5	Todas as estações de Campinas a Rio Claro.
6	Campinas, Tatú, Limeira, Cordeiro e Rio Claro.
7	Todas as estações de Cordeiro a Descalvado.
8	Cordeiro, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado.
9	Laranja Azeda, Emas e Baguassú.
10	» » » »

Além destas dez linhas telegraphicas, correm nos postes da Companhia um fio do Governo, entre São Paulo e Campinas, e outro para o serviço telephonico da Companhia entre Jundiahy e Campinas.

Para attender ao serviço sempre crescente do telegrapho, está sendo corrido mais um fio entre Jundiahy e Campinas, e entre Cordeiro e Descalvado. No trecho de Campinas a Cordeiro começou-se tambem o assentamento de mais duas linhas telegraphicas. E' serviço que, em breve, ficará concluido.

A linha telegraphica do ramal de Santa Rita é singela, correndo tambem sobre póstes de trilhos velhos.

Transmissões telegraphicas

BITOLA DE $1^{m}60$

Durante o anno trasmittiram-se 230,340 telegrammas com 5.194.366 palavras, cuja distribuição consta do seguinte quadro, que tambem indica a receita arrecadada:

DESIGNAÇÃO	1891			1890		
	NUMERO DE		RECEITA	NUMERO DE		RECEITA
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Trafego { proprio.	40.018	692.753	27:031$370	30.497	517.538	19:815$690
Trafego { extranho ...	53.908	917.465	34:215$770	38.493	641.640	23:830$310
Trafego { em transito.	24.824	404.061	13:904$690	18.272	282.591	10:352$480
Total	118.750	2 064.279	75:151$830	87.262	1.441.769	53:998$480
Em serviço da Comp.	114.557	3.229.881	—	80.435	2.199.504	-
Total geral.....	233 307	5.244.160	—	167.697	3.641.273	—

Os telegrammas em serviço da Companhia correspondem a uma renda, que póde ser, approximadamente, computada em 107:986$000 no anno de 1891, e em 73:000$000 no anno de 1890.

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

ANNOS	RENDA	AUGMENTO	DIMINUIÇÃO
1882	15:650$140		
1883	17:931$640	2:281$500	
1884	19:320$170	1:388$530	
1885	17:516$170	.....	1:804$000
1886	20:638$020	3:121$850	
1887	26:360$390	5:722$370	
1888	31:807$630	5:447$240	
1889	44:092$060	12:284$430	
1890	53:998$480	9:906$420	
1891	75:151$830	21:153$350	

BITOLA DE $0^{m}60$

O numero e especie das transmissões telegraphicas em 1891 na linha de Santa Rita consta do seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE		RECEITA
	Tele-grammas	Palavras	
Trafego proprio	848	14.132	560$430
» extranho	1.361	23.223	589$580
Total	2.209	37.355	1:150$010
Em serviço da Companhia	1.207	32.911	
Total geral	3.416	70.266	

Os telegrammas em serviço da Companhia correspondem a uma renda de 2:342$000.

O numero e especie das transmissões telegraphicas em 1891 na linha Descalvadense, consta do seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE		RECEITA
	Telegrammas	Palavras	
Trafego proprio	26	350	20$800
» extranho	32	522	15$730
Total	58	872	36$530

Não tendo telegrapho, os telegrammas para a linha Descalvadense são transmittidos pelo telephone.

Serviço telegraphico

Mantem a Companhia, para serviço da via ferrea, dois centros telephonicos, distantes de 45 kilometros, sendo um na estação de Campinas e outro na de Jundiahy Paulista.

Estão elles ligados por um fio que corre nos postes telegraphicos.

Aquelle centro está tambem em communicação com a Empreza Telephonica da cidade de Campinas, e este com a nossa residencia em Jundiahy e com a Estação da S. Paulo Railway.

O centro de Campinas dá communicação para as linhas e apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos, que podem corresponder entre si:

Escriptorio do Inspector Geral e Chefe da locomoção,
Escriptorio do Chefe do trafego,
Residencia do Chefe do trafego,
Residencia do Chefe da locomoção,
Officinas,
Almoxarifado,
Empreza Telephonica e todos os seus assignantes,
Jundiahy Paulista.

Assim podemos, por intermedio do centro de Jundiahy Paulista, conversar de nossa casa para qualquer dos pontos acima indicados.

Achando-se collocado, junto do nosso centro telephonico em Campinas, o da Companhia Mogyana, obtem-se, sempre que se faz necessario, prompta communicação de qualquer dos nossos apparelhos telephonicos, com os diversos daquella Companhia, e vice-versa.

A linha telephonica de Jundiahy a Campinas funcciona bem, apezar da forte inducção dos fios telegraphicos assentados nos mesmos postes.

Na linha Descalvadense existe tambem uma installação telephonica para o serviço do trafego. A linha porém, correndo sobre postes de madeira, está mal assentada, de sorte que funcciona mal. Quasi todos os postes estão estragados.

Nessas condições urge o assentamento de uma nova linha telephonica com fio mais apropriado de bronze silicioso e em postes de trilhos velhos.

No intuito de estabelecer immediata communicação entre um trem que, por qualquer circumstancia, pare na linha e a estação mais proxima, comecei a estudar uma installação telephonica que permitta realisar, em poucos minutos, a desejada communicação.

A utilidade e vantagens de tal melhoramento são tão obvias que excuso de encarecel-as.

Essa installação telephonica póde ser estabelecida, correndo-se ao longo de toda a linha, e nos mesmos postes do telegrapho, dois fios de cobre silicioso de 0.^{m} 002 de diametro, assentados de accordo com as regras hoje conhecidas para annullar a inducção telegraphica. Cada trem trará um apparelho telephonico portatil de Berthon, que, com simples e facil dispositivo, se poderá fazer communicar em poucos minutos com um apparelho commum, collocado em

estação visinha. Essa installação fica dispendiosa, devendo elevar-se, com o cambio actual, a cerca de 80:000$000, por exigir novos fios, isoladores, etc.

Quando estudava essa installação recebi uma memoria sobre a telegraphia e telephonia simultanea pelo systema *Van Rysselberghe*, privilegiado em França. Por elle se póde telegraphar e fallar pelo telephone, ao mesmo tempo, com um só fio. Esse systema tem sido applicado na Europa e nos Estados Unidos, com excellente resultado. A sua installação é, para nós, economica porquanto dispensa a acquisição e assentamento de novos fios e isoladores, desde que podem ser aproveitados os actuaes fios do telegrapho.

Já foram encommendados os precisos apparelhos para se expimentar o systema *Van Rysselberghe* no trecho de Jundiahy a Campinas.

Luz electrica

Durante o anno funccionou regularmente a illuminação electrica da estação de Campinas, em que são empregadas as lampadas de incandescencia Edison-Sivan, tendo sido consumidos 115.200 amperes-horas, que se transformaram em energia luminosa equivalente á de 160.922 carcels-horas.

Na esplanada da mesma estação continuam ainda a funccionar somente 5 lampeões de arco de Brockia Pell, por não termos recebido os outros cinco que foram encommendados e que, ha mezes, estão em Santos. Aquelles lampeões, destinados a facilitar o serviço da manobra, são accesos unicamente nas noites em que não ha luar, funccionando então 5 horas em media por noite.

Nos mezes de Março e Agosto foi necessario suspender a illuminação da esplanada para proceder a

concertos nas bobinas de dynamo e em uma das duas machinas rotativas do systema Beauchamp-Fower que está em serviço ha cerca de 6 annos.

A intensidade luminosa total produzida pelos lampeões de arco, durante o anno, foi de 112.942 carcels-horas.

Sendo muito pequeno e mal illuminado o espaço em que os dynamos estão collocados nas officinas, começou-se a construcção de um edificio, que ficou concluido no corrente anno, destinado á installação dessas machinas e dos accumuladores.

A despeza com a luz electrica em 1891, anno em que ella começou a ser discriminada do telegrapho, foi a seguinte:

POR CONTA DO CAPITAL

Pessoal	523$280
Material	407$840
	931$120

POR CONTA DO CUSTEIO

Pessoal	6:102$920
Material	10:184$880
	16:287$800

Assim, não obstante as despezas extraordinarias com os concertos do motor e do dynamo, o custo de illuminação da estrada e da esplanada foi de $054,4 por carcels-hora.

5.º Despeza

Com a divisão do trafego despendeu-se.

		Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita
No anno de	1891	554:660$936	7:161$050	8:406$500
	1890	377:597$908	—	—
Differença para mais em 1891		177:063$028	—	—

A despeza de 1891 subdivide-se assim:

BITOLA DE 1.m60

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Outras despezas	Total
Escriptorio	23:702$510	3:298$560	.....	27:001$070
Trens	47:059$060	5:828$580	.....	52:887$640
Estações	295:913$160	56:129$520	13:621$000	365:663$680
Telegrapho e telephone — Estações	67:575$150	12:617$130	490$000	80:682$280
Telegrapho e telephone — Conservação de linha e apparelhos	5:841$110	6:297$356	.....	12:138$466
Luz electrica	6:102$920	10:184$880	.....	16:287$800
Total	446:193$910	94:356$026	14:111$000	554:660$936

BITOLA DE 0,m60

Verbas de despeza	Descalvadense			Santa Rita		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Trens	854$320	461$060	1:315$380	778$320	487$340	1:265$660
Estações	4:571$690	1:273$980	5:845$670	5:027$660	1:173$480	6:201$140
Telegrapho	.....	.....	.....	820$740	118$960	939$700
Total	5:426$010	1:735$040	7:161$050	6:626$720	1:779$780	8:406$500

Os seguintes quadros comparam as diversas verbas de despeza na bitola de 1.^{m} 60, nos dois ultimos annos :

Quadro comparativo da despeza com o escriptorio:

	1891	1890
Pessoal.	23:702$510	17:771$020
Material.	3:298$560	3:265$338
	27:001$070	21:036$358

Quadro comparativo da despeza com os trens:

	1891	1890
Pessoal.	47:059$060	24:813$140
Material.	5:828$580	1:880$300
	52:887$640	26:693$440

Quadro comparativo da despeza com as estações:

	1891	1890
Pessoal.	295:913$160	200:555$500
Material.	56:129$520	52:973$530
	352:042$680	253:529$030

Pela discriminação acima vê-se que em 1891, tiveram augmento na bitola de 1.^{m} 60 :

	Em pessoal	Em material
Escriptorio	5:931$490	33$222
Trens	22:245$920	3:948$280
Estações	95:357$660	3:155$990
Telegrapho, telephone e luz electrica	28:177$440	13:600$416
	151:712$510	20:737$908

A maior despeza em 1891, com o pessoal, foi devida á necessidade, não só de augmentar os vencimentos como a quantidade de pessoal dos trens, estações e telegrapho, pelo grande desenvolvimento que tiveram todos os diversos serviços inherentes ao trafego.

De facto: os transportes de passageiros e mercadorias augmentaram de modo bem sensivel, como deixei assignalado. O numero e percurso dos trens tambem cresceu em avantajada proporção, segundo indica o respectivo quadro do movimento. Outrotanto succedeu com o numero de telegrammas transmittidos. O serviço da luz electrica teve grande desenvolvimento, conforme ficou já descripto.

Essas diversas causas, accrescidas da elevação no preço de todos os artigos de consumo, concorreram tambem para augmentar a despeza, em 1891, com o material.

As médias de despeza do trafego referidas ás diversas unidades foram:

UNIDADES	1891			1890			Differenças para mais em 1891		
	Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita
Por kilometro de estrada em trafego	2:209$804	511$503	311$352	1:510$392	.....	.....	699$412		
» trem-kilometro	$767.5	$550.1	$452.5	$662.2	.....	.....	$105.3		
» locomotiva-kilometro	$541.7	$288.2	$281.0	$502.5	.....	.....	$039.2		
» vehiculo-kilometro	$046.6	$167.2	$106.4	$040.3	.....	.....	$006.3		
» eixo	$023.2	$083.6	$053.2	$020.1	.....	.....	$003.1		

6.º Pessoal

O digno chefe do trafego, Snr. Jorge Max Frederico Mundt, continúa a prestar com inexcedivel dedicação muito bons serviços.

O pessoal do trafego, em 31 de Dezembro, era de 641 pessoas, assim distribuidas:

	Bitola de 1.m60	Descalvadense	Santa Rita	Total
Chefe	1	.....	.....	1
Ajudante	1	.....	.....	1
Escripturarios	7	.....	.....	7
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	4	.....	.....	4
Chefes de estação, ajudantes e praticantes	28	2	1	31
Telegraphistas e praticantes	57	.....	2	59
Conferentes, bilheteiros, escripturarios, ajudantes e praticantes	105	.....	1	106
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	376	4	4	384
Guardas-porteira	8	.....	.....	8
Guardas-trem	15	1	1	17
Ajudantes de trem	19	.....	.....	19
Praticantes de trem	4	.....	.....	4
Total	625	7	9	641
Luz electrica	4	.....	.....	4
Total	629	7	9	645

IV

LOCOMOÇÃO

Continúa á testa desta importante divisão prestando reaes serviços, o distincto especialista, Engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira, cuja competencia é incontestavel.

Durante o anno de 1891 entraram em serviço cinco locomotivas, um carro de luxo, um de inspecção dez de passageiros, quatro de correio, quatro de bagagem, cento e setenta e sete vagões de 4 rodas e trinta de 8 rodas. Até 31 de Março do corrente anno estavam montados e trabalhando mais uma locomotiva, um carro de passageiros e sessenta e cinco vagões de 4 rodas.

Temos ainda por montar:

4 locomotivas de passageiros (em viagem)

7 » » carga, typo consolidation (em descarga)

2 » » manobras typo Forney (em descarga)

44 vagões de 4 rodas (em Santos desde Agosto de 1891)

270 vagões de 4 rodas (encommendados em Maio de 1891)

30 vagões de 8 rodas (encommendados em Maio de 1891)

24 carros de passageiros (encommendados em Maio de 1891)

8 carros de correio e bagagens (encommendados em Maio de 1891)

Além desse material temos ainda em Campinas as ferragens para 26 vagões de 4 rodas, que se acham em construcção.

Todas as locomotivas de passageiros e de carga foram pedidas do systema Compond, de 4 cylindros, que, conforme consta do relatorio do illustrado Chefe da locomoção, têm já apresentado no serviço dos trens de passageiros uma economia de 15 % no consumo de carvão. As de carga devem dar resultado ainda mais satisfactorio.

Tem sido perfeitamente justificada a preferencia dada ao material rodante (machinas e carros) de

procedencia americana. Os carros novos, que se acham em serviço, são, a todos os respeitos, superiores aos inglezes e custaram muito menos.

Reduzidos os preços dos inglezes á nossa moeda pela taxa de cambio do pagamento dos americanos, temos:

Designação	Custo em Santos		Differenças para mais no custo do inglez	
	Americano	Inglez	Total	Por cento
Carro de 1.ª Classe...	17:849$000	22:279$505	4:430$505	25
» » 2.ª » ...	13:936$000	17:231$905	3:295$905	24

Ha tambem sensivel differença no preço das locomotivas. Em 1891 recebemos tres americanas para trens de passageiros do systema *Compound*, que custaram em Santos 106:855$120 ao cambio de 17 1/2, sendo de 35:618$373 o preço de cada uma.

Haviamos recebido seis mezes antes uma de procedencia ingleza, sem ser *Compound*, cujo preço em Santos teria sido de 41:964$840, considerando o cambio já dito de 17 1/2. Custaria, portanto, ella mais 6:346$467 ou 18 % mais do que as americanas.

Tivemos cinco locomotivas que correram, durante o anno, mais de 50.000 kilometros.

O quadro junto discrimina o percurso de cada uma dellas.

Numero e especie da locomotiva	Percurso total em kilometros	Média do percurso diario em kilometros
De passageiros n. 10	70.128	192
» » » 22	64.810	203
» carga » 13	61.296	168
» » » 21	54.472	178
» manobra » 23	52.752	144

De accordo com o illustre Superintendente da S. Paulo Railway, encommendamos, e já se acham em Santos, os precisos apparelhos para tornar automaticos os actuaes freios de vacuo applicados ao material de transporte de passageiros.

Ficará dessa sorte muito melhor attendida a segurança desses trens.

O consumo de carvão por locomotiva-kilometro no anno de 1891 foi menor de 1/2 kilo sobre o do anno de 1890. A respectiva despeza cresceu, entretanto, de 58 réis em consequencia de seu maior custo.

As nossa officinas em Campinas continuam acanhadas e pessimamente apparelhadas, em consequencia do grande desenvolvimento do trafego, carecendo de grande numero de machinas, utís e outros melhoramentos, que as habilitem a prestar com rapidez e economia os serviços que lhes são affectos.

Está já em Santos grande parte dos machinismos encommendados para as novas officinas, e dos Estados Unidos foram pedidas as columnas e toda a ferragem para a cobertura do edificio.

A prompta installação das novas officinas é medida de maxima urgencia, e cuja demora póde muito comprometter os serviços que della dependem.

Vae adiantada a construcção de uma rotunda em Campinas para 15 locomotivas. As alvenarias de tijolo acham-se quasi concluidas, e a respectiva ferragem chegou a Santos em Outubro do anno passado.

Estabeleceu-se uma ligeira e provisoria fundição de bronze, de que se ha já colhido grandes vantagens. Continúa altamente sensivel a falta de fundição de ferro e de casa para abrigo dos carros de passageiros, que permanecem, em Campinas, expostos ao sol e á chuva, com enorme prejuizo.

Por conta do capital despendeu-se em 1891, com o serviço da Locomoção, a quantia de 936:298$203 que vae descriminada no relatorio do illustrado Chefe, que passo a transcrever em sua integra. Contem elle valiosas e detalhadas informações sobre esse importante serviço.

Illm. Snr.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio dos serviços da locomoção concernente ao anno de 1891.

I

Material rodante

O effectivo do material rodante em serviço não incluindo os carros em transformação, se compunha em 31 de Dezembro de 1891 de:

	Bitola larga (1 m, 60)	Bitola estreita (0 m. 60)		TOTAL
		Descalvadense	Santa Rita	
Locomotivas	28	2	2	32
Carros especiaes.	3	—	—	3
Idem para passageiros . . .	26	2	3	31
» » bagagem e correio	17	—	1	18
» » animaes de raça.	2	—	—	2
Vagões diversos	752	8	10	770

Na mesma data estavão em transformação:

3 carros de 1.ª classe
2 » » mixtos
8 » » 2.ª classe
4 » » » » e correio

todos de bitola larga.

Locomotivas

O seguinte quadro contém a procedencia, dimensões principaes, pezo, força de tracção e quantidade de locomotivas em serviço:

Bitola larga

Procedencia	Numeros	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em m/m.	Curso do embolo em m/m.	Peso em Kilometros		Força da tracção em Kilometros	Quantidades	
		N.º	Diametro em metros			Adherente	Total		Em 1891	Em 1890
Inglaterra	1 a 4	4	1.520	400	550	24.000	30.000	3.747	4	4
»	9 a 11	4	1.670	412	550	24.000	34.870	3.622	3	3
»	16	4	1.670	287 / 650	550	28.000	38.000	4.520	1	1
»	22	4	1.670	425	550	27.000	38.000	4.813	1	1
»	23*)	4	1.291	400	550	40.100	40.100	4.728	1	1
Estados Unidos	24 a 26	4	1.576	254 / 431	610	22.226	31.978	5.009	3	—
Inglaterra	5 a 8	6	1.216	425	600	33.000	33.000	5.769	4	4
»	12 a 15	6	1.391	425	550	26.000	30.000	4.623	4	4
»	17 a 18	8	1.216	500	600	48.000	52.000	7.985	2	2
»	19 a 21	8	1.216	450	600	44.000	48.000	6.468	3	3
Estados Unidos	27*)	8	1.271	329 / 533	610	45.360	52.164	11.559	1	—
» »	30	6	0.915	355	456	23.587	27.770	5.622	1	—

*) Machina-tender para manobras.

Bitola estreita

Procedencia	Numeros	Rodas motrizes N.º	Rodas motrizes Diametro em metros	Diametro do cylindro em m/m.	Curso do embolo em m/m.	Peso em Kilometros Adherente	Peso em Kilometros Total	Força da tração em Kilometros	Quantidades
Estados Unidos	1 e 2	4	0.75	225	350	—	—	1.796	2
Inglaterra	1 e 2	4	0.675	200	350	—	—	1.373	2

Como se vê, durante o mesmo anno foram recebidos para bitola larga trez locomotivas americanas, do systema *Compound*, para passageiros:

Uma «consolidation», tambem do systema *Compound*, para cargas e uma para manobras, typo «Forney».

As de passageiros entrarão em serviço nos mezes de Junho e Julho e as outras duas em fins de Dezembro.

Estas duas ultimas fazem parte de uma encommenda de 8 locomotivas para cargas e 3 para manobras que, ha mezes, estão em Santos. Além destas, foram encommendadas mais 4 locomotivas para passageiros.

Todas as locomotivas encommendadas, excepto as de manobras, foram pedidas do systema *compound*, á vista dos bons resultados colhidos com as que possuimos desse systema.

O estado das 32 locomotivas em 31 de Dezembro de 1891 era o seguinte:

Bitola larga

Locomotivas	Em bom estado	19
	» estado regular	4
	» grande reparação	3
	» pequena »	2

Bitola estreita

Locomotivas	Em bom estado	2
	» grande reparação	1
	» pequena »	1

Carros e vagões

O numero de carros e vagões em 31 de Dezembro de 1891 era assim discriminado:

Bitola larga

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	Numero: Em estado do serviço	Numero: Em reparações	Numero: Totaes	Totaes por especies
	Carros								
Especiaes	Inglaterra - Transformado nas officinas da estrada para carro de pagamento.....	Inglez	4	.....	8.200	1	...	1	
	Estados Unidos- Carro de inspecção	Americ.	8	.....	19.880	1	...	1	
	Estados Unidos- Carros de luxo ..	»	8	.....	19.180	1	...	1	3
						3	...	3	
1.ª Classe	Construido nas officinas da estrada	Americ.	8	40	20.600	1	...	1	
	Idem idem.....	»	8	40	17.440	1	...	1	
	Inglaterra.....	»	8	48	18.400	3	...	3	
	Estados Unidos ..	»	8	40	17.565	4	...	4	
	Inglaterra.....	Inglez	4	24	8.200	...	1	1	
	»	»	4	22	8.200	...	2	2	12
						9	3	12	
Mixtos	Construido nas officinas da estrada	Americ.	8	58	16.380	2	...	2	
	Estados Unidos ..	»	8	60	17.620	3	1	4	
	Inglaterra.....	Inglez	4	28	8.200	...	2	2	8
						5	3	8	
2.ª Classe	Construido nas officinas da estrada	Americ.	8	76	19.800	1	...	1	
	Idem idem.....	»	8	60	16.800	3	...	3	
	Estados Unidos ..	»	8	60	16.500	2	...	2	
	Inglaterra.....	»	8	68	18.200	4	1	5	
	»	Inglez	4	30	6.500	...	8	8	19
						10	9	19	
2.ª Classe correio	Inglaterra.....	Inglez	4	20	6.500	...	1	1	
	»	»	4	10	6.500	...	3	3	4
						...	4	4	

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	Numeros: Em estado de serviço	Numeros: Em reparações	Numeros: Totaes	Totaes por especies
Carros									
Para bagagem	Inglaterra.....	Inglez	6	.....	11.700	2	...	2	
	»	»	4	.....	7.200	6	1	7	
	Estados Unidos ..	Americ.	8	.....	13.300	3	1	4	13
						11	2	13	
Para correio	Estados Unidos - transformado nas officinas	Americ.	4	.....	7.300	3	1	4	4
Para animaes	Inglaterra.....	Inglez	4	.....	6.960	2	...	2	2
Vagões									
Fechados para mercadorias com freio e compartimento para guarda	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	7.500	20	...	20	
	Inglaterra.....	»	4	7.000	7.500	27	2	29	
	Belgica	»	4	8.000	7.200	19	...	19	68
						66	2	68	
Fechados com freio sem compartimento	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	7.000	18	2	20	
	Inglaterra.....	»	4	7.000	7.000	24	2	26	
	Belgica	»	4	8.000	6.700	19	...	19	65
						61	4	65	
Fechados para mercadorias sem freio	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	6.600	197	2	199	
	Inglaterra.....	»	4	8.000	6.600	65	...	65	
	»	»	6	14.000	9.800	11	1	12	
	Belgica	»	4	8.000	6.200	2	...	2	278
						275	3	278	
Abertos para mercadorias	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	5.300	103	3	106	
	» » »	»	6	14.000	8.300	11	...	11	
	Inglaterra.....	»	6	14.000	8.300	6	1	7	
	»	»	4	7.000	5.300	80	5	85	
	Estados Unidos ..	Americ.	4	8.000	5.000	36	4	40	
	» »	»	8	20.000	10.800	27	3	30	
	Belgica	Inglez	4	8.000	5.000	5	...	5	284
						265	16	284	

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	Numeros: Em estado de serviço	Numeros: Em reparações	Numeros: Totaes	Totaes por especies
Vagões									
Para trilhos e madeira	Officinas da estrada	Inglez	4	8.000	4.600	6	...	6	
	Inglaterra.....	»	4	8.000	4.600	14	...	14	20
						20	...	20	
Para animaes	Officinas da estrada	Inglez	4	.....	6.700	20	...	20	
	Inglaterra.....	»	4	.....	6.700	6	...	6	26
						26	...	26	
Para lastro	Inglaterra.....	Inglez	4	7.000	4.600	14	...	14	14

O estado deste material em 31 de Dezembro de 1891 era o seguinte:

Carros	Em estado de serviço	43
	Em reparação	22 *)
	Total	65
Vagões	Em estado de serviço	730
	Em reparação.	25
	Total	755

Em 1890 havia:

Carros	45
Vagões	548

Differença para mais em 1891:

Carros	20
Vagões	207

*) Neste numero estão comprehendidos os 17 carros em transformação.

Bitola estreita.

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto em kilos	Numeros: Em estado de serviço	Numeros: Em reparações	Numeros: Totaes	Totaes por especies
Carros									
1.ª Classe	Estados Unidos ..	Americ.	8	18	.....	1	...	1	1
Mixto	Comp. Constructora (Rio)	»	8	24	.....	1	...	1	1
2.ª Classe	Estados Unidos ..	»	8	30	.....	2	...	2	
	Comp. Constructora (Rio).....	»	8	48	.....	1	...	1	3
						3	...	3	
Correio e bagagem	Estados Unidos ..	»	8	.....	.....	1	...	1	1
Vagões									
Fechados para mercadorias	Estados Unidos ..	Americ.	8	5.000	.....	1	...	1	
	Comp. Constructora (Rio).....	»	8	5.000	.....	4	...	4	
	Idem, idem.....	»	8	7.500	.....	1	...	1	6
						6	...	6	
Abertos para mercadorias	Estados Unidos ..	»	8	5.000	.....	8	1	9	
	Comp. Constructora (Rio).....	»	8	6.000	.....	3	...	3	12
						11	1	12	

Em 31 de Dezembro de 1890, a situação deste material era a seguinte:

Carros — Em estado de serviço 6

Vagões { Em estado de serviço 17
Em reparação. 1

II

Tracção

Percurso das locomotivas — Bitola larga

O percurso total das locomotivas foi em 1891 de 1:037.749 kilometros, a saber:

Em serviço do trafego:

Nos trens de viajantes	303.877
» » » mixtos	38.737
» » » cargas	353.544
Em manobras e serviço de reserva	315.077
Somma	1:011.235

Em serviço da linha:

Nos trens de serviço	9.160
» » » lastro (custeio)	3.348
» » » » (construcção)	14.006
Total	26.514

Total geral em 1891	1:037.749
» » » 1890	751.376
Differença para mais em 1891	286.373

Bitola estreita

O percurso total das locomotivas nos dous ramaes de bitola estreita foi de 56.250 kilometros, sendo:

	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
Nos trens mixtos	18.576	13.016
Em manobras	11.336	13.322
Total	29.912	26.338

No percurso de manobras está comprehendido o tempo durante o qual as locomotivas conservão-se paradas e em fogo, contado á razão de 8 kilometros por hora.

O percurso total das locomotivas de bitola estreita decompõe-se assim:

Ramal de Santa Rita:

Locomotiva n.º 1 . . . . . 10.396
» » 2 . . . . . 15.942

Ramal Descalvadense:

Locomotiva n.º 1 . . . . . 17.581
» » 2 . . . . . 12.331

Os dous quadros seguintes mostrão quantas machinas estiverão em serviço e os seus percursos totaes e medios na bitola larga:

Percurso	Numero de locomotivas	Percurso		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo indicado na columna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilm.	2	2.072	1.764	27
» 10.000 » 20.000 »	1	11.865	11.865	17
» 20.000 » 30.000 »	3	78.795	27.489	18
» 30.000 » 40.000 »	10	344.408	38.979	6
» 40.000 » 50.000 »	7	297.151	43.998	16
Superior » 50.000 »	5	303.458	70.128	10

As locomotivas, cujos percursos excederão a 50.000 kilometros forão as n.º 10 e 22, dos trens de viajantes, 13 e 21, dos trens de cargas e 23 que faz o serviço de manobras em Campinas.

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	Percursos totaes	Percursos médios
Machinas dos trens de viajantes			
1 a 4	4	127.449	31.862
9 a 11	3	144.669	48.223
16	1	43.998	43.998
22	1	64.810	64.810
24 a 26	3	99.605	33.201
Totaes . . .	12	480.531	48.344
Machinas dos trens de cargas			
5 a 8	4	151 939	37.985
12 a 15	4	180.266	45.066
17 a 21, 27	6	171.953	28.658
Totaes . . .	14	504.158	38.781
Total geral . . .	26	984.689	41.703

Percurso dos vehiculos

Bitola larga

Os nossos carros e vagões percorrerão no serviço do trafego e da linha 11:165.677 kilometros ou mais 3:337.772 kilometros do que em 1890, sendo:

Na nossa linha	7:662.877
Na linha S. P. R . . .	3:502.800
Total . . .	11:165.677

O percurso dos vehiculos da S. P. Railway em nossa linha foi de 4:237.679 kilometros.

A composição média dos trens sobre toda a linha foi:

Em 1891	16,46
Em 1890	16,40

ou um augmento de 0.06 ou 0,36% para 1891 em relação a 1890.

Bitola estreita

O percurso de carros e vagões nos dous ramaes foi de 121.795 kilometros a saber:

Ramal de Santa Rita . . .	78.988
Ramal Descalvadense . . .	42.807

A composição média dos trens foi 3.85.

A comparação do trabalho effectuado na bitola larga em 1891 com o de 1890 resume-se do modo seguinte:

Percurso médio das machinas de viajantes-augmento .	8,3%
» » » » » mercadorias-augmento	20,8%
Média-augmento	13,7%
Percurso médio dos carros augmento	29%
» » » vagões »	17%
Média-augmento	23%
Composição média dos trens em carros e vagões-augmento	0,36%

Consumo do combustivel e lubrificantes

Bitola larga

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi, nos dous ultimos annos, o seguinte:

ANNOS	Designação	Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1891	Locomotivas	9.598.850	346:697$500	58.676	33:215$760	10.450	5:434$640
	Vehiculos.	. . . . .	. . . . .	13.100	6:835$220	67	34$840
	Total..	9.598.850	346:697$500	71.776	40:050$980	10.517	5:469$480
1890	Locomotivas	7.241.800	205:220$650	39.042	22:169$700	7.901	2:603$035
	Vehiculos..	. . . . .	. . . . .	9.673	5:799$990	235	77$315
	Total..	— 7.241.800	205:220$650	48.715	27:969$690	8.136	2:680$350
Differenças em 1891	Locomotivas	+ 2.357.050	+ 141:476$850	+ 19.634	+ 11:046$060	+ 2.549	+ 2:831$605
	Vehiculos..	. . . . .	. . . . .	+ 3.427	+ 1:035$230	— 168	— 42$475
	Total..	+ 2.357.050	+ 141:476$850	+ 23.061	+ 12:081$290	+ 2.381	+ 2:789$130

O preço médio desses materiaes foi:

	Em 1891	Em 1890	Differença em 1891
Carvão (Tonelada)	36$118	28$338	+ 7$780
Oleos (Litro).....	$558	$574	— $016
Estopa (Kilo)	$520	$329	+ $191

O preço do carvão, porém, foi se elevando successivamente durante o anno, de modo que em Dezembro de 1891 custava 85$000 a tonelada.

O consumo e despeza por locomotiva e vehiculo kilometro forão:

Annos	Designação	Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1891	Locomotiva-kilometro...	9,24	$334	0,056	$031	0,010	$005
1890	Locomotiva-kilometro...	9,73	$276	0,051	$029	0,015	$003
1891	Mais	—	$058	0,005	$002	—	$002
	Menos.....	0,49	—	—	—	0,005	—
1891	Vehiculo-kilometro	—	—	0,0011	$000,6	0,000006	$000,003
1890	Vehiculo-kilometro	—	—	0,0012	$000,7	0,00003	$000,01
1891	Mais	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	0,0001	$000,1	0,000024	$000,007

O consumo kilometrico de combustivel e lubrificantes, para os diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

Locomotivas		Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio		
Numeros	Typo		Carvão em kilos	Oleo em litros	Estopa em kilos
1 a 4	Passageiros...	9,82	7,65	0,050	0,011
5 a 8	Cargas	20,88	9,64	0,067	0,011
9 a 11	Passageiros...	10,90	8,21	0,042	0,009
12 a 15	Mixtos	13,20	10,52	0,057	0,011
16	Passageiros...	10,11	6,98	0,048	0,008
17 a 18	Cargas	25,51	14,36	0,080	0,011
19 a 21	»	20,85	12,13	0,060	0,011
22	Passageiros...	11.84	8,10	0,059	0,011
24 a 26	» ...	11,14	8,11	0,060	0,007
23	Manobras.....	—	6,93	0,056	0,009

Neste quadro não estão indicados os consumos das locomotivas n.º 27 e 30 por terem estas entrado em serviço nos ultimos dias de Dezembro.

Durante os mezes de Junho e Julho fizeram-se experiencias comparativas, em serviço corrente, do consumo de combustivel nas locomotivas, ordinarias e nas *Compound* para passageiros.

Para isso, o expresso entre Jundiahy e Rio Claro e vice-versa, foi rebocado alternadamente, durante esse tempo, por uma locomotiva ordinaria e por uma *Compound*. O mesmo se fez com o expresso que corre entre Jundiahy e Descalvado e vice-versa, no mez de Agosto.

Eis o resultado dessas experiencias:

Nos trens de passageiros para o Rio Claro — 124 klm.

Locomotivas		Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico de carvão em kilos	
Numero	Typo		Junho	Julho
3	Ordinario.....	12,0	9,8	—
9	»	12,5	–	9,7
24	*Compound*	12,6	7,5	7,7
Differença para a *Compound*.		—	— 23,4%	— 20,6%

Nos trens de passageiros para o Descalvado — 125 klm.

Locomotivas		Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico de carvão em kilos
Numero	Typo		
22	Ordinario.....	11,5	7,88
24	*Compound*	11,7	6,70
Differença para a *Compound*.		—	— 14,9%

Como se vê dos dous quadros acima, nos trens para o Rio Claro as economias de combustivel realisadas pelo typo *compound* variárão entre 23,4% e 20,6% e nos trens para Descalvado essa economia attingio a 14,9%. Me parece que é com esta ultima que se deve contar em serviço corrente, nos trens de passageiros, porque as machinas n.º 3 e 9 empregadas naquellas experiencias, já têm alguns annos de serviço e por isso os apparelhos de vaporisação dellas não pódem estar em tão bôas condições como os da n. 22 que entrou em serviço em Outubro de 1890, tendo assim apenas mais oito mezes de serviço do que a n. 24.

No quadro geral do anno as locomotivas *compound* ns. 24 a 26 apresentão um consumo kilometrico de combustivel ligeiramente superior ao da n. 22 e muito pouco inferior ao das ns. 9 a 11, devido á circumstancia de se ter empregado a n. 25 para o serviço de reserva em Campinas e tambem ás experiencias que se fizerão com essas machinas, antes de entregal-as ao serviço do trafego.

Bitola estreita

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi o seguinte:

Designação	Carvão		Oleos		Estopa	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Ramal de Santa Rita [1]						
Locomotivas	75.150	4:300$500	923	652$000	225	117$450
Vehiculos	—	—	546	375$540	25	13$050
Total	75.150	4:300$500	1.469	1:027$540	250	130$500
Ramal Descalvadense [2]						
Locomotivas	86.250	3:556$400	1.463	916$300	220	111$840
Vehiculos	—	—	378	353$900	20	10$160
Total	86.250	3:556$400	1.841	1:270$200	240	122$000

[1]) Comprehende os mezes de Julho a Dezembro de 1891.
[2]) » » » » Março a » » »

O preço médio desses materiaes foi:

	Santa Rita	Descalvadense
Carvão (Tonelada)	57$225	41$234
Oleos (Litro)	$699	$690
Estopa (Kilo)	$522	$508

O consumo e despeza por locomotiva e vehiculo kilometro forão:

Designação	Carvão		Oleos		Estopa	
	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
Santa Rita						
Locomotiva-kilometro . .	2,51	$144	0,030	$021	0,007	$004
Vehiculo-kilometro	—	—	0,006	$004	0,0003	$000,15
Descalvadense						
Locomotiva-kilometro . .	3,27	$135	0,055	$035	0,008	$004
Vehiculo-kilometro. . . .	—	—	0,008	$005	0,0004	$000,20

Despeza de conducção dos trens

Bitola larga

As despezas geraes com a conducção dos trens, comprehendendo a lubrificação dos vehiculos e eventuaes, importarão em Rs. 508:225$920 sendo:

Pessoal . . . . . 106:584$010
Material . . . . . 401:641$910

Referindo essas despezas ás unidades de trabalho, temos:

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro
1891	$154	$104	$009,6	$577	$392	$036	$731	$496	$045,6
1890	$112	$085	$006,9	$422	$335	$025,7	$534	$420	$032,6
Mais	$042	$019	$002,7	$155	$057	$010,3	$197	$076	$013,0
Menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bitola estreita

Nos dous ramaes de bitola de m. 0,60, as despezas geraes com a conducção dos trens elevarão-se a Rs. 17:422$802 a saber:

Ramal de Santa Rita:

Pessoal . . . . . 3:861$280
Material . . . . . 5:973$922

Ramal Descalvadense:

Pessoal . . . . . 2:639$000
Material . . . . . 5:212$158

O seguinte quadro mostra estas despezas referidas as unidades de trabalho:

Designação	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro
Ramal de Santa Rita ..	$207	$129	$049	$321	$200	$075,6	$528	$329	$124,6
Ramal Descalvadense ..	$205	$100	$061,6	$407	$198	$121,7	$610	$298	$183,3

III

Officinas

Bitola larga

Reparação de locomotivas

Durante o anno findo foram feitas reparações ordinarias nas locomotivas ns. 1, 2, 4, 7 a 9, 11, 12, 15, 17 a 20 e 22 e ligeiras em todas as outras locomotivas, excepto a n. 13.

As despezas com as reparações das locomotivas, importarão em Rs. 168:665$359 ou mais 71:914$954 do que em 1890, sendo:

	Pessoal	Material	Total
1891	112:309$225	56:356$134	168:665$359
1890	71:483$736	25:266$669	96:750$405
Mais	40:825$489	31:089$465	71:914$954

Discriminando estas despezas temos:

ANNOS	Numero de locomotivas reparadas	Importancia média das reparações					
		Por locomotiva			Por locomotiva-kilm.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1891....	30	3:743$641	1:878$537	5:622$178	$108	$054	$162
1890....	20	3:574$186	1:263$333	4:837$519	$095	$033	$128
Mais ...	10	169$455	615$204	784$659	$013	$021	$034
Menos..	—	—	—	—	—.	—	—

Reparações de carros e vagões.

Em 1891 o numero de reparações de carros e vagões foi o seguinte:

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes	15	50	65
Reparações ordinarias . .	89	370	459
Reconstrucções	—	13	13
Total geral . . .	104	433	537

Foram modificados 4 carros de 8 rodas para bagagem, guarda e correio, recebidos dos Estados Unidos, em carros para bagagem e guarda; transformando-se, por isso, 4 carros de 4 rodas para bagagem, da mesma procedencia, em carros para correio.

Modificou-se a suspensão do freio de vacuo em 7 carros salões, conseguindo-se evitar as trepidações da caixa do vehiculo no momento da parada e permittindo manobrar os freios á mão. Nesses mesmos salões, fez-se uma pequena

modificação nos guarda-corpos das plata-fórmas para permittir a circulação em todo o trem durante a marcha.

Com as reparações de carros e vagões dispendeu-se em 1891 a quontia de Rs. 130:734$618 ou mais 59:603$203 do que em 1890, sendo:

Carros

	Pessoal	Material	Total
1891	28:359$530	16:303$491	44:663$021
1890	19:601$200	13:081$935	32:683$135
Mais	8:758$330	3:221$556	11:979$886

Vagões

	Pessoal	Material	Total
1891	38:080$010	47:991$587	86:071$597
1890	23:652$140	14:796$140	38:448$280
Mais	14:427$870	33:195$447	47:623$317

As médias por vehiculo dessas despezas forão:

ANNOS	CARROS			VAGÕES		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1891....	272$688	156$764	429$452	87$945	110$834	198$779
1890....	261$349	174$426	435$775	79$636	49$818	129$454
Mais ...	11$339	—	—	8$309	61$016	69$325
Menos..	—	17$662	6$323	—	—	—

Bitola estreita

Reparações de locomotivas

As locomotivas dos dous ramaes soffrerão concertos geraes com as quaes despendeu-se a quantia de Rs. 12:646$122, a saber:

Santa Rita:

Pessoal	5:293$600	
Material	1:195$360	6:488$960

Descalvadense:

Pessoal	4:528$972	
Material	1:628$190	6:157$162
Total . . .		12:646$122

Discriminando estas despezas temos:

RAMAES	Numero de reparações	Importancia média das reparações					
		Locomotiva			Por Locomotiva-kilm.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Santa Rita . .	3	1:764$533	398$453	2:162$986	$177	$040	$217
Descalvadense .	4	1:132$243	407$047	1:539$290	$172	$061	$233

Reparações de carros e vagões

Durante o anno forão feitas as seguintes:

Ramal de Santa Rita:

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes	—	2	2
» ordinarias . .	2	7	9
Somma . .	2	9	11

Ramal Descalvadense:

Reparações geraes	1	5	6
» ordinarias . .	1	—	1
Reconstrucções	—	1	1
Somma . .	2	6	8

Com estas reparações dispendeu-se:

Carros

	Pessoal	Material	Total
Ramal Santa Rita . .	445$500	121$970	567$470
» Descalvadense .	404$040	166$060	570$100

Vagões

	Pessoal	Material	Total
Ramal Santa Rita . .	971$940	947$710	1:919$650
» Descalvadense .	1:199$860	1:622$430	2:822$290

As médias dessas despezas por vehiculo foram:

RAMAES	CARROS			VAGÕES		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Santa Rita. .	222$750	60$955	283$705	107$993	105$301	213$294
Descalvadense.	202$020	83$030	285$050	199$860	270$403	470$379

IV

Medidas de segurança

Com o fim de dar maior segurança á circulação dos trens de passageiros, foi feita a encommenda do material preciso para tornar automaticos os actuaes freios de vacuo, applicados ao material de transporte de passageiros.

V

Recapitulação das despezas feitas

Pela locomoção por conta do custeio

Bitola larga

O total do despeza, feita pela locomoção por conta do custeio, elevou-se:

Em 1891 a	826:297$733
Em 1890 a	504:240$989
Differença para mais em 1891 . .	322:056$744

O total acima subdivide-se pela seguinte fórma:

SERVIÇOS	Pessoal	Material	TOTAL
Administração e escriptorio..	15:300$900	3:370$936	18:671$836
Conducção dos trens	106:584$010	401:641$910	508:225$920
Reparações de locomotivas...	112:309$225	56:356$134	168:665$359
» » carros	28:359$530	16:303$491	44:663$021
» » vagões	38:080$010	47:991$587	86:071$597

Os totaes acima indicados, comparados com os correspondentes do anno de 1890, mostrão as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administracção e escriptorio .	—	12:419$693
Conducção de trens	202:958$280	—
Reparação de locomotivas . .	71:914$954	—
» » carros	11:979$886	—
» » vagões	47:623$317	—
Totaes . . .	334:476$437	12:419$693

Differença para mais . . . . . 322:056$744

A differença que se nota para menos na verba *Administração e escriptorio* provém de ter-se gasto menos material nos concertos feitos nas officinas por conta desta verba, em consequencia de haver diminuido esse serviço.

As differenças para mais nas verbas — *Conducção de trens* — e — *Reparações de locomotivas, carros e vagões* — forão determinadas por duas causas:

1.ª Elevação dos salarios, motivada pela carestia dos meios de subsistencia, e augmento no custo de todos os

materiaes consumidos pela locomoção, como, por exemplo, o carvão, cujo consumo kilometrico, tendo baixado de quasi meio kilogramma, custou mais 58 réis do que no anno anterior;

2.a Augmento no percurso total e médio do material rodante, de que resultou não só o emprego de pessoal mais numeroso para a conducção das locomotivas e a execução das reparações como ainda o maior consumo de combustivel, de lubrificantes e de diversos materiaes para as reparações.

A despeza total da locomoção, referida ás unidades de trabalho, vae indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1891	1890	Differenças	
			Para mais	Para menos
Por kilm. de estrada em trafego	3:292$022	2:016$963	1:275$059	
Por trem-kilometro .	1$166	$884	$282	
Por locomotiva-kilm. .	$796	$671	$125	
Por vehiculo-kilm. . .	$074,0	$053,8	$020,2	
Por eixo-kilometro . .	$034,6	$026,9	$007,7	

Bitola estreita

Para os dous ramaes, o total da despeza da locomoção por conta do custeio foi o seguinte em 1891:

Ramal de Santa Rita. . . . 18:811$282
Ramal Descalvadense. . . . 17:400$710

Esta despeza decompõe-se assim:

SERVIÇOS	Ramal de Santa Rita			Ramal Descalvadense		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Conducção dos trens . . .	3:861$280	5:973$922	9:835$202	2:639$000	5:212$158	7:851$158
Reparação de locomotivas	5:293$600	1:195$360	6:488$960	4:528$972	1:668$190	6:157$162
» » carros	445$500	121$970	567$470	404$040	166.060	570$100
» » vagões . . .	971$940	947$710	1:919$650	1:199$860	1:622$430	2:822$290

Referindo-se a mesma despeza ás unidades de trabalho, obtem-se os resultados indicados no quadro abaixo:

Designação	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
Por kilm. de estrada em trafego . .	696$714	1:242$908
Por trem-kilometro	1$011	1$336
Por locomotiva-kilometro	$629	$660
Por vehiculo-kilometro	$238	$406
Por eixo-kilometro	$119	$203

VI

Obras diversas

Obras novas do material rodante e officinas

Durante o anno, dispendeu a locomoção, por conta do capital, a importancia de 936:298$203, representada pelos seguintes trabalhos e material adquirido:

Montagem de 12 carros para passageiros e 8 para bagagem [1])	16:333$830
Idem de 118 vagões	17:526$650
Construcção de um carro salão de 1.ª classe.	11:181$130
Idem de 89 vagões de 4 rodas.	49:155$210
Ferragens para 50 vagões de 4 rodas. . . .	81:456$200
Montagem de 3 locomotivas de passageiros, 1 de carga e 1 de manobras.	6:987$580
Acquisição de 1 locomotiva de cargas. . .	37:848$507
Idem de 3 locomotivas de passageiros. . .	117:461$160
Idem de 20 carros e 70 vagões	566:821$828
Idem de encerados	28:000$000
1 torno para aros	3:286$108
1 machina de furar	240$000
Somma . .	936:298$203

[1]) Está incluida a construcção de 3 cobertas para os carros de 8 rodas para bagagem e de diversas ferragens para os mesmos carros, perdidas durante a viagem dos Estados Unidos á Santos, assim como a modificação dos 8 carros para bagagem e correio.

O custo liquidado do material rodante adquirido, posto em Campinas e não incluido a montagem, foi o seguinte:

Carros e vagões

1 carro	de inspecção da linha	— cambio $17^{3}/_{16}$	—	28:985$681
1 »	» luxo	— » 19	—	31:786$616
4 »	» 1.ª classe	— » 19	—	92:433$634
2 »	» 2.ª »	— » 19	—	36:202$232
4 »	» mixtos	— » 19	—	84:113$464
4 »	para bagagens (8 r.)	— » 19	—	34:303$864
4 »	» » (4 r.)	— » 19	—	22:841$722
30 »	abertos de 8 rodas	— » $17^{3}/_{16}$	—	125:562$355
40 »	» » 4 »	— » $17^{3}/_{16}$	—	110:592$260
		Somma . . .		566:821$828

Locomotivas

1 Locomotiva de cargas (n. 21 ingleza) — cambio $22^{1}/_{2}$ —	37:848$507
3 Locomotiva de passageiros (24 a 26, americanas) — cambio $17^{1}/_{2}$ —	117:461$160

Fornecimento a diversos

Nas officinas da companhia executarão-se serviços para as diversas repartições e para extranhos na importancia total de 206:168$056, assim distribuida:

Por conta	de obras novas para as diversas divisões.	126:751$816
	do trafego-custeio	7:459$300
	da via permanente e edificios-custeio — bitola larga . . .	49:491$070
	da via permanente e edificios-custeio — » estreita . .	5:006$040
	do telegrapho-custeio	536$120
	do almoxarifado-custeio (fundição)	3:369$330
	da navegação-custeio	1:103$430
	da luz electrica-custeio	5:298$990
	de diversas companhias de estrada de ferro	6:365$400
	de particulares	786$560
	Somma . . .	206:168$056

Fundição de bronze e ferro

Ao lado da caldeiraria de cobre fez-se um telheiro de zinco, fechado, onde foram construidos dous fornos para bronze e uma pequena estufa. Essa construcção é provisoria e foi estabelecida porque não era possivel, sem prejuizo do serviço, esperar a construcção das novas officinas para o supprimento do bronze necessario ás reparações.

Forão empregados, durante o anno, na reparação de locomotivas, carros, vagões e outras obras 111.512 kilogrammas de ferro fundido na importancia de 28:302$388 e 12.167 kilogrammas de bronze, sendo: 9.085 kilogr., na importancia de 17:429$960, fornecido por particulares, e 3.083 kilogr, na importancia de 4:772$410, fundido nas officinas.

O preço médio por kilogramma foi:

Ferro fundido	223 réis
Bronze fornecido por particulares	1$930 »
» » pelas officinas	1$548 »

A fundição das officinas começou a funccionar regularmente em Outubro.

Em 1890 havião sido empregados 90.732,5 kilogrammas de ferro fundido e 6 042 kilogrammas de bronze, aos preços médios de 200 réis por kilogrammas de ferro fundido e 1$900 por kilogramma de bronze.

Officinas novas

Principiou-se em fins de Dezembro a preparar a explanada para a construcção de novas officinas em Jundiahy, estando já encommendado todo o material de ferro para ellas.

Casa de machinas

Deu-se começo á construcção, em Campinas, de uma rotunda para 15 locomotivas, serviço este que está bastante adiantado, achando-se no porto de Santos toda a ferragem encommendada.

Pessoal

Bitola larga

Em 31 de Dezembro de 1891 era o seguinte:

Chefe da locomoção	1
Escriptorios e auxiliar	4
Desenhista	1
Mestre geral das officinas	1
Contra-mestres	3
Officiaes e trabalhadores	313
Chefe de deposito	1
Machinistas	25
Foguistas	24
Limpadores	24
Carvoeiros	2
Bombeiros	3
Total	402

ou 1.570 por kilometro em trafego.

Bitola estreita

Ramal de Santa Rita:

Ajustador	1
Machinistas	2
Foguistas	2
Limpador	1
Total	6

ou 0,222 por kilometro em trafego.

Ramal Descalvadense:

Carpinteiro	1
Machinista	1
Foguista	1
Limpador	1
Total	4

ou 0,285 por kilometro em trafego.

Campinas, 31 de Março de 1892.

Gustavo A. da Silveira
Chefe da locomoção.

V

VIA PERMANENTE

A conservação das linhas da bitola de 1.^{m}60, na extensão de 251 kilometros, continuou a ser feita por 31 turmas, compostas, cada uma, de 1 feitor e 5 trabalhadores. Com a abertura do trafego do ramal de Santa Veridiana até Baguassú, foram creadas, em 1.º de Janeiro deste anno, mais duas turmas.

A linha acha-se em bôas condições, carecendo, entretanto, de grande substituição de dormentes, por contar muitos estragados. Enormes difficuldades tenho encontrado na acquisição deste material, apezar de estar pagando 40$000 e mais, por duzia, quando, ha dois annos, custava 20$000. Como experiencia, a Companhia fez em 1891, encommenda de 20.000 dormentes de aço do systema *Post,* a qual, pela demora havida, parece não ter sido satisfeita pelo Snr. Dr. Francisco Lobo Leite Pereira, a quem foi dirigida. E' tempo de, seriamente, encarar o problema do emprego de dormente metallico nas nossas ferro-vias. A madeira vae, de tal modo, escasseando, e encarecendo que, em breve, desapparecerão as vantagens economicas que o seu emprego offerecia. As de melhor commodidade para o trafego de passageiros, pela sua elasticidade, tendem tambem a diminuir consideravelmente, ou a se annullar de todo, pelo emprego do dormente de aço, dizem engenheiros distinctos. Assim se explica o rapido e consideravel desenvolvimento que vae tendo na Europa e nos Estados Unidos da America do Norte o emprego de dormentes de aço.

E' facto que atravessa elle ainda verdadeira phase experimental pelo que avultam os diversos typos e systemas, sendo hoje a principal e mais importante

divergencia, entre os profissionaes, o dispositivo da ligação do trilho ao dormente, seu ponto fraco.

Vou proceder a novo estudo comparativo sobre os differentes typos mais empregados, afim de propôr a encommenda de alguns milhares do que me parecer melhor para se assentar, como experiencia, no trecho de Jundiahy a Campinas, o mais onerado do trefego nas nossas linhas, caso se verifique não haver sido feita a encommenda dos 20.000 do systema *Post*, a que já alludi.

Não satisfazendo, absolutamente, os fornecedores de dormentes, ás nossas necessidades e avultando, de dia em dia, o numero dos estragados, propuz a encommenda, já feita, de 50.000 de *Baltic Red wood* creosotado, que foram adquiridos na Inglaterra e já se acham em viagem.

E' de lastimar tal facto em paiz rico como o nosso em madeiras de primeira ordem, mas as circumstancias, assim me obrigaram, após diversas tentativas de contractar no Paraná, o que não pude conseguir. Aquelles dormentes, mesmo ao actual cambio, não devem custar mais caro do que os que foram ultimamente contractados para o ramal de Santa Veridiana.

Começou-se o anno passado a substituição dos trilhos de ferro empregados no ramal do Rio Claro e no tronco, entre Pirassununga e Descalvado. Essa substituição acha-se quasi concluida e, terminada ella, contarão as nossas linhas unicamente o trecho de 70 kilometros entre Cordeiros e Pirassununga, com trilhos de ferro.

De accordo com o que expuz em o relatorio de 1890, fora assentadas em 1891, vigas metallicas em 43 pontilhões, cuja superstructura, em geral, de madeira, ou de trilhos velhos, não offerecia a necessaria resistencia para a circulação das machinas mais pesadas da Companhia.

Começou no fim do anno a reconstrucção da ponte no kilometro 4, cujos encontros apresentavam grandes fendas. Por conveniencia será feita a nova ponte a 120 metros da actual.

Construiram-se novos encontros para um pontilhão na linha de Santa Rita, visto os primeiros estarem em ruina.

Ficou concluida a nova estação de Louveira e urge que o armazem de baldeação seja augmentado, conforme já propuz.

Para attender ao crescimento do trafego e poder augmentar a capacidade da linha, construiram-se duas pequenas casas para postos telegraphicos nos kilometros 7 e 37. Procede-se ao assentamento dos respectivos desvios. Igual construcção deve ser feita entre as estações de Leme e Pirassununga, cuja distancia é de 23 kilometros.

Em 1891 construiu-se em Campinas. para o serviço do nosso trafego de importação e exportação, um armazem com 120 metros de comprimento e 15 de largura. O trafego vae crescendo e a experiencia aconselhando, para melhor ordem e regularidade, a completa discriminação dos dois serviços, faz-se mister a construcção de novo armazem com iguaes dimensões.

O serviço de baldeação com a Companhia Mogyana faz-se em velhos armazens e telheiros provisorios, que pessimamente se prestam a tão importante serviço. Em 1891 baldearam-se de uma linha para outra mais de 125.000 toneladas de carga.

Julgo de grande e urgente necessidade a construcção de novos e apropriados armazens, afim de facilitar e melhorar tão importante serviço. Em vista, porém, da grande despeza a fazer, nada deve ser começado sem previo accordo com a Companhia Mogyana.

Augmentou tambem de 99 metros, e em muito melhores condições do que a parte velha, o nosso ar-

mazem de baldeação em Rio Claro. Ahi tambem se torna necessaria a construcção de um armazem, exclusivamente destinado ao serviço do trafego proprio da estação, hoje feito cumulativamente com o de baldeação.

Para melhor servir ao trafego, augmentaram-se durante o anno passado, os armazens de Santa Barbara, Limeira, Cordeiros, Santa Gertrudes, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado.

Está resolvido e vae ser iniciado o augmento das estações de Rebouças, Santa Barbara e Tatú. Em Rio Claro ha necessidade de uma nova e ampla estação, que melhor satisfaça ás exigencias do trafego e á commodidade dos passageiros das duas linhas.

O total do pessoal da via permanente, por kilometro de estrada em trafego na bitola de 1.^{m}60, sem contar desvios e outras linhas, continúa a ser muito inferior ao de todas as ferro-vias de bitola larga, e de muitas de bitola estreita do Brazil.

Mais completos esclarecimentos sobre o serviço de via permanente constam do relatorio apresentado pelo nosso distincto Chefe de Locomoção que tambem superintende aquelle serviço.

Passo a transcrever em sua integra esse relatorio.

Illm. Snr.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio sobre a via permanente e edificios, relativo ao anno de 1891.

I

LINHA GERAL

Desvios e linhas auxiliares

BITOLA LARGA

A extensão total da linha a conservar em 1891 foi de 277 948 metros, incluindo 26.948 metros de desvios existentes nas diversas estações.

A distribuição desses desvios é a seguinte:

Louveira	761	metros
Rocinha	695	»
Vallinhos	398	»
Campinas	8.425	»
Boa Vista	312	»
Rebouças	708	»
Santa Barbara	1.022	»
Tatú	628	»
Limeira	697	»
Cordeiro	2.446	»
Santa Gertrudes	237	»
Rio Claro	2.501	»
Remanso	160	»
Araras	465	»
Guabiroba	442	»
São Bento	160	»
Leme	380	»
Pirassununga	1.439	»
Laranja Azeda	188	»
Porto Ferreira	2.560	»
Descalvado	900	»
Emas	934	»
Baguassú	490	»
Total	26.948	»

A extensão da linha em trafego a 31 de Dezembro comprehendia 171 kilometros de trilhos de aço e 80 kilometros de trilhos de ferro.

BITOLA ESTREITA

Nos dous ramaes de bitola de 0.^{m}60, a extensão total em trafego a conservar foi de 41 kilometros, a saber:

No Ramal de Santa Rita... 27 kilometros
» » » Descalvadense. 14 »

II

Trilhos e accessorios

BITOLA LARGA

Durante o anno foram substituidos trilhos de ferro por trilhos de aço na extensão de 45.500 metros e construidos

4.134 metros de desvios, dos quaes 3.169 metros com trilhos de aço.

Nesses serviços e no de conservação de linha foi empregado o seguinte material.

Trilhos de aço	14.568
» » ferro	556
Chaves completas simples	22
» » duplas	1
Talas de juncção	42.910
Parafusos	62.883
Grampos	78.025
Dormentes	22.472

BITOLA ESTREITA

No Ramal de Santa Rita, cuja conservação começou a ser feita por esta Companhia a partir do mez de Abril, forão empregados:

Trilhos	253
Talas	572
Dormentes	175

No Ramal Descalvadense, o material empregado na conservação da linha, a partir de Março, foi:

Trilhos	602
Talas	1.196
Parafusos	2.400
Dormentes	1.482

III

Lastro

BITOLA LARGA

O lastro foi renovado na extensão de 13.365 metros e recomposto na de 67.650 metros.

A' excepção de pequenos trechos da linha, em que foi possivel empregar cascalho, todo o lastro é de terra vegetal ou de areia fina.

BITOLA ESTREITA

No Ramal de Santa Rita o lastro foi recomposto na extensão de 5.100 metros e na de 600 metros no Ramal Descalvadense.

IV

Capina e roçado

BITOLA LARGA

O serviço executado durante o anno foi:

Capina.....	1.245	kilometros
Roçado..... ..	248	»

BITOLA ESTREITA

No Ramal de Santa Rita:

Capina.....	38	kilometros
Roçado.....	4,7	»

No Ramal Descalvadense:

Capina.....	40	kilometros
Roçado.....	4	»

V

Cercas

BITOLA LARGA

Durante o anno foram construidos 16.843 metros de cerca de arame farpado, amarrado a postes de trilhos, tendo sido concertada a cerca existente na extensão de 20.775 metros.

BITOLA ESTREITA

No Ramal Descalvadense construiu-se 100 metros de cercas e concertou-se a existente na extensão de 5.212 metros.

VI

Passagens de nivel

BITOLA LARGA

Foram substituidas 10 cancellas em diversas passagens de nivel, sendo: 2 em Jundiahy, 1 em Campinas, 1 em Santa Barbara, 4 em Limeira e 2 em Pirassununga.

Entre Pirassununga e Descalvado collocarão-se 4 cancellas novas.

Foi construida uma passagem americana no kilometro 5 do Ramal de Santa Veridiana.

VII

Pontes, Pontilhões e Boeiros

BITOLA LARGA

Foram substituidos alguns dormentes estragados e uma longarina na ponte do kilometro 178.

Durante o anno substituirão-se por pontilhões de ferro 9 com vigas de madeira, 7 com vigas de ferro e 27 com vigas de trilhos, que não offerecião resistencia necessaria para a circulação das machinas mais pesadas que esta Companhia possúe.

Em relação ao vão, os prontilhões substituidos distribuem-se assim:

Pontilhões	com	vãos	de	10	metros	5
»	»	»	»	9,80	»	1
»	»	»	»	8,00	»	1
»	»	»	»	5,00 a 6,80	»	11
»	»	»	»	4,00 » 4,90	»	14
»	»	»	»	2,95 » 3,90	»	11
				Total.....		43

Dos 43 pontilhões substituidos, 29 vierão da Belgica e 14 forão feitos nas officinas. Para a construcção de 12 destes ultimos, foram approveitadas as vigas de ferro de 6 pontilhões substituidos.

Todos os pontilhões forão pintados a zarcão e reformadas as caixas das vigas em 18 delles..

Achando-se em máu estado um dos encontros do pontilhão de 8,00 metros de vão, entre os kilometros 3 e 4, collocou-se nelle uma precinta de ferro e principiou-se a construcção da caixa para as alvenarias de outro pontilhão de 10 metros de vão, distante do primeiro 120 metros, para o lado de Jundiahy, tendo sido nocessario alargar ahi o aterro para o assentamento do desvio, por onde passarão os trens até a conclusão das obras. O movimento de terras para o alargamento do aterro foi de 3.000 metros cubicos. As vigas de ferro para esse pontilhão já estão armadas em Campinas e foram contruidas na Belgica, nas officinas de Braine-Le-Conte. Os trabalhos de excavação no aterro proseguem regularmente e em breve será começada a construcção das alvenarias.

Construiu-se um pontilhão com encontros de pedra e arco de tijolo, de 2,^{m} 98 de vão e largura para duas linhas no kilometro 106.

Foram augmentados os boeiros dos kilometros 37, 40 e 47.

Construiu-se em Campinas um boeiro de 0,^{m}60×1,^{m}15 com 17 metros de comprimento, coberto com abobada de tijolo e começou-se a construcção de outro em frente á rotunda com 0,^{m}80×1,^{m}50, tambem coberto com abobada de tijolo, e que terá 110 metros de comprimento. Estes boeiros dão esgotos ás aguas das officinas e ás aguas das chuvas que cahem em toda a esplanada da estação.

Em Santa Barbara construiu-se um boeiro aberto de 0,^{m}50×0,^{m}60 com 25 metros de comprimento e outro de 0,^{m}60×0,^{m}80 com 18 metros de comprimento.

Em Cordeiro construiu-se um boeiro de 0,^{m}50×0,^{m}70 com 50 metros de comprimento, coberto com lajões e atravessando a parte nova do armazem.

Em Rio Claro principiou-se a construir um boeiro de 0,^{m}50×0,^{m}60 na extremidade do armazem de baldeação.

Esse boeiro deverá ter 34 metros de comprimento e será coberto com lajões na extensão de 11,^{m} 00 em que atravessa a plata-fórma para a descarga de materiaes pesados.

Prolongou-se, em Pirassununga, um boeiro coberto de 0,^{m}50×1,^{m}00, na estensão de 8,^{m} 00.

Em Porto Ferreira foi construido um boeiro aberto e outro em Descalvado.

Foram concertados os boeiros dos kilometros 42, 45, 46, 82 e 224.

Construiu-se a passagem superior do kilometro 86.

BITOLA ESTREITA

Ameaçando ruina os encontros do pontilhão no kilometro 6 do ramal de Santa Rita, começou-se a construcção de novos encontros, serviço este que estava muito adiantado a 31 de Dezembro, achando-se actualmente concluido. Fizeram-se pequenos concertos em alguns boeiros.

No ramal Descalvadense foi reconstruida a ala de um boeiro.

VIII

Estações e edificios diversos

BITOLA LARGA

Concluiu-se a estação de baldeação em Louveira, com 11,^{m}00×23,^{m}00 e plata-fórma coberta com 130 metros de comprimento.

Nos kilometros 7 e 37 foram contruidas duas pequenas estações de 8,^{m}70×8,^{m}40 para crusamentos de trens.

Construiu-se em Santa Barbara uma plata-fórma coberta emfrente á estação com o comprimento de 53,^{m}80 e assentou-se a coberta no prolongamento do armazem com 17,^{m}00×9,^{m}80. Substituiu-se a cobertura da parte antiga do mesmo armazem com as dimensões de 21,^{m}20×9,^{m}80, por telhas francezas e tesouras de trilhos.

Em Araras construiu-se, em frente á estação, uma plata-fórma coberta como a de Santa Barbara com o comprimento de 41 metros. Augmentou-se a plata-fórma da estação de Goabiroba na extensão de 21,^{m}50, sendo a cobertura de telhas francezas supportada por columnas de trilhos com 3,^{m}30 de altura, semelhante á das plata-fórmas de Louveira, Santa Barbara e Araras.

Foi augmentada a plataforma da estação do Rio Claro na extensão de 30,^{m}30×10,^{m}00, achando-se a cobertura com folhas de zinco quasi terminada.

Prolongou-se de novo o armazem de Porto Ferreira na extensão de 18,^{m}80×10,^{m}70 e concluiu-se o prolongamento do armazem do Descalvado com 37,^{m}00×10,^{m}70.

Os edificios de madeira, que serviam de estações em Pirassununga, Goabiroba e Leme, foram demolidos e os materiaes empregados na construcção de casas para empregados das mesmas estações.

Foram tambem demolidas: uma plata-fórma de madeira coberta, em frente á estação de Rocinha, sendo os materiaes della empregados na construcção de uma casa para portador na mesma estação e uma casa de carros em Campinas, que ameaçava ruinas e embaraçava a collocação dos novos desvios.

Entre as officinas e a casa de machinas, em Campinas, fez-se um telheiro de zinco, com 70,^{m}00×31,^{m}50, sendo uma parte destinada a deposito de carros e vagões em concerto e a outra a abrigo para locomotivas. Nesta ultima foram construidas duas fossas de limpeza com 55,^{m}00 de comprimento e secção de 1,^{m}00×1,^{m}25 cada uma.

Junto ás officinas forão construidos telheiros de zinco, para fundição, forjas e serviço de rodas e eixos, ficando adiantada a construcção de uma casa de alvenaria de tijolo para as machinas e accumuladores para luz electrica.

Foram construidas casinhas para latrina nas estações de Jundiahy Paulista, Rebouças, Rio Claro, Cordeiro e Leme.

Ficaram concluidas as seguintes obras construidas por empreitada:

Estações de Remanso, Guabiroba e Leme;

Armazens de: Campinas com 120,^{m}00×15,^{m}00 e annexo de 20,^{m}00×11,^{m}34;

Limeira com 37,^{m}20×9,^{m}81;

Cordeiro com 28,^{m}32×9,^{m}65;

Santa Gertrudes com 20,^{m}50×6,^{m}80;

Rio Claro com 99,^{m}00×15,^{m}37;

Prolongamento do deposito de carros em Cordeiro com 22,^{m}00×10,^{m}31;

Plata-fórma para descarga de materiaes pesados em Campinas com 26,^{m}00×8,^{m}00.

Foram contractados:

A construcção, em Campinas, de uma rotunda para 15 locomotivas, com casa annexa para o pessoal da tracção, cuja esplanada foi preparada por esta Companhia;

O augmento da estação de Limeira;

O prolongamento do armazem de Pirassununga com 27,^{m}20×10,^{m}70.

Estas obras estão em estado regular de adiantamento.

Foram pintadas as estações de Santa Gertrudes, Cordeiro e Araras.

Fizerão-se diversos concertos nos armazens de Louveira, Vallinhos, Campinas, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Rio Claro e

Leme, nas estações de Santa Barbara, Cordeiro, Leme e Porto Ferreira e na casa de machinas em Porto Ferreira.

Foram tambem concertadas as casas de turma dos kilometros 2, 14, 33 e 203, e a do portador da estação de Tatú.

BITOLA ESTREITA

Construiu-se em Porto Ferreira um abrigo de madeira e zinco para reparação de locomotivas e outro igual em Descalvado.

Fizeram-se pequenos concertos nas estações do ramal Descalvadense.

IX

Encanamentos e caixas d'agua

Por duas vezes foi reparado o encanamento da caixa d'agua de Vallinhos e ligou-se esta estação com a caixa d'agua por um encanamento de 0,^{m}012 de diametro

Em Campinas retirou-se a antiga caixa d'agua em frente á estação e outra collocada fóra da esplanada que havia servido em 1889 para o abastecimento provisorio da cidade, e collocaram-se essas duas caixas com 32 metros cubicos de capacidade junto da carvoeira e do gyrador. Estas caixas estão ligadas por um lado com os encanamentos da Companhia Campineira de Aguas e Esgotos, tendo a mesma Companhia collocado a derivação de 0,^{m}037, e por outro com a caixa d'agua das officinas, para o que foi necessario prolongar-se o antigo encanamento de 0,^{m}050 na extensão de 157 metros.

Foi assentado na extensão de 206 metros um encanamento de 0,^{m}127 de diametro, que partindo das referidas caixas fornece derivações para a estação e é destinado a uma columna de alimentação, já encommendada, cujo fim é evitar que as locomotivas dos trens de passageiros do interior tenham necessidade de parar em Vallinhos para tomar agua.

Collocou-se em Santa Barbara uma columna de alimentação junto á nova plata-fórma e outra em Cordeiro, do lado do ramal do Rio Claro, as quaes são ligadas ás respectivas caixas d'agua por encanamentos de 0,^{m}127 de diametro.

As caixas d'agua de Goabiroba e Leme, que erão de madeira, foram substituidas por caixas de ferro, com 16 metros

cubicos de capacidade cada uma, tendo-se construido 6 pilares de tijolos para a primeira e um massiço da mesma alvenaria para a segunda, destinado a abrigar a bomba que a alimenta.

Havendo diminuido consideravelmente em Setembro a agua que sob pressão alimenta a caixa de Goabiroba, foi alli collocada uma bomba, assentando-se para isso um encanamento de 80 metros de comprimento e 0,^{m}075 de diametro.

Em Laranja Azeda ficou concluida a alvenaria para uma caixa d'agua, que já está funccionando actualmente.

X

Trabalhos diversos

BITOLA LARGA

Em Campinas foram collocados 2 portões de ferro com 4,^{m}00 de abertura e outro tambem de ferro com 8,^{m}00 de abertura no muro que fecha a esplanada pelo lado da cidade. Esse mesmo muro foi prolongado na extensão de 39,^{m}50, deixando-se uma abertura de 8,^{m}00 para a collocação de outro portão de ferro.

Os gyradores de Cordeiro, Rio Claro e Descalvado foram augmentados de 45' em diametro para 51', tendo-se aproveitado a parte metallica e feito novas alvenarias para as cavas.

Construiu-se um passeio de pedra artificial, junto ao muro de Rio Claro, na extensão de 689,^{m}70.

A calçada de parallelipipedos na frente da estação de Campinas foi reconstruida na extensão de 550,^{m}92 quadrados.

Forão construidos 4.^{m}134 de desvios novos, tendo sido para isso necessario alargar as esplanadas de Santa Barbara, Rio Claro e Pirassununga.

Forão assentados 4 portões de ferro, com 4,^{m}00 de abertura cada um, no muro da esplanada de Rio Claro.

Na casa de machinas de Porto Ferreira construiu-se uma fossa para limpeza das locomotivas.

A linha telegraphica conservou-se em perfeito estado.

Foi roçada a picada entre Jundiahy e São Paulo, substituindo-se nessa linha diversos isoladores quebrados.

Entre Campinas e Jundiahy collocou-se um novo fio telegraphico.

BITOLA ESTREITA

Em Porto Ferreira construiu-se uma carvoeira para o serviço do ramal de Santa Rita.

XI

Despeza

BITOLA LARGA

Com a inauguração do ramal de Santa Veridiana, o serviço de conservação da linha passou a ser feito por 33 turmas de 6 homens cada uma, fiscalisadas por 6 mestres de linha. Antes disso havia 31 turmas fiscalisadas por 5 mestres de linha.

Não obstante a Companhia haver elevado de 20$000 a 36$000 e 40$000 o preço pelo qual paga a duzia de dormentes, não tem sido possivel obter-se a quantidade exigida para as substituições. Por essa rasão foram encommendados 60.000 dormentes de aço do typo *Post* e 40.000 de pinho creosotado, sendo para lamentar essa necessidade em que nos achamos de procurar no estrangeiro dormentes de madeira para a conservação da linha.

Embora haja alguns trechos em que se faz muito necessaria a substituição de dormentes, a via permanente está em bom estado de conservação e offerece completa segurança á circulação dos trens.

O total da despeza da via permanente, por conta do custeio, elevou-se:

Em 1891 a.....	357:578$887
Em 1890 a.....	288:426$736
Differença para mais em 1891.....	69:152$151

No total da despeza em 1891 não está incluido o preço dos trilhos de aço, empregados em substituições, na importancia de 184:665$965.

A despeza em 1891 subdivide-se assim:

Serviços	Pessoal	Material	Total
Administração e escriptorio..	12:492$135	342$320	12:834$455
Conservação da linha.....	198:876$659	55:516$685	254:393$344
Cercas e obras d'arte.....	31:911$620	16:256$425	48:168$045
Reparos nas estações e edificios.....	22:044$405	20:138$638	42:183$043
Total.....	265:324$819	92:254$068	357:578$887

Comparando-se os totaes acima indicados com os correspondentes de 1890, obtem-se as seguintes differenças:

DESIGNAÇÃO	1891	1890	Differenças em 1891	
			Para mais	Para menos
Pessoal.....	265:324$819	191:780$058	73:544$761	.....
Material.....	92:254$068	96:646$678	.....	4:392$610
Total.....	357:578$887	288:426$736	69:152$151	.....

As differenças para mais na despeza de custeio explicam-se pela elevação dos salarios do pessoal, a partir do mez de Fevereiro.

A despeza total da via permanente, referida ás unidades de trabalho, vai indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1891	1890	Differenças em 1891	
			Para mais	Para menos
Por kilom. em trafego..	1:424$617	1:172$466	252$151	.....
» trem kilometro....	$504	$505	.....	$001
» locomotiva-kilom...	$349	$383	.....	$034
» vehiculo-kilometro.	$032,0	$036,8	.....	$004,8
» eixo-kilometro.....	$010,8	$015,3	.....	$004,5

A despeza realisada por conta do capital foi de Rs. 517:308$008, assim discriminada:

Leito.....	68:110$552
Obras d'arte.....	67:233$603
Edificios.....	352:592$679
Cercas.....	18:736$974
Acquisição de terreno em Jundiahy.	4:285$000
» » » » S. Bento.	100$000
Movimento de terras para as novas officinas.....	6:249$200
Total.....	517:308$008

BITOLA ESTREITA

A despeza de conservação da linha nos dous ramaes foi de 19:325$544, assim distribuida:

Ramal de Santa Rita... 12:624$382
» Descalvadense... 6:701$162

Esta despeza subdivide-se pela seguinte fórma:

Serviços	Pessoal	Material	Total
Ramal de Santa Rita			
Conservação da linha.....	11:292$759	1:295$833	12:588$592
Obras d'arte.....	.....	35$790	35$790
Total.....	11:292$759	1:331$623	12:624$382
Ramal Descalvadense			
Conservação da linha.....	4:461$309	1:809$500	6:270$809
Obras d'arte.....	.....	211$793	211$793
Reparos nas estações e edificios.	.....	218$560	218$560
Total.....	4:461$309	2:239$853	6:701$162

Referindo-se esta despeza ás unidades de trabalho, obtem-se os resultados indicados no quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	Ramal de Santa Rita	R. Descalvadense
Por kilometro em trafego....	467$569	478$654
» trem-kilometro.....	$679	$515
» locomotiva-kilometro.....	$422	$254
» vehiculo-kilometro.....	$159,8	$156,5
» eixo-kilometro.....	$079,9	$078,2

A despeza por conta do capital elevou-se a 8:700$011, sendo:

Ramal de Santa Rita:		
Obras d'arte ..	7:782$591	
Cercas.....	243$840	8:026$431
Ramal Descalvadense:		
Obras d'arte...	253$000	
Edificios.....	420$580	673$580
Total...		8:700$011

XII

Pessoal

BITOLA LARGA

O pessoal effectivo, a 31 de Dezembro, era o seguinte:

Chefe..... } Desenhista } servem os mesmos da locomoção	
Escripturario.	1
Mestres de linha	6
Feitores.	33
Trabalhadores	163
Total.	203

ou 0,808 por kilometro em trafego.

BITOLA ESTREITA

Ramal de Santa Rita:

Mestre de linha (serve o da 6.ª secção da bitola larga)	
Feitores..	3
Trabalhadores.	13
Total	16

ou 0,592 por kilometro em trafego.

Ramal Descalvadense:

Mestre de linha (serve o da 6.ª secção da bitola larga)	
Feitor.	1
Trabalhadores.	5
Total.	6

ou 0,428 por kilometro em trafego.

Campinas, 31 de Março de 1892.

Gustavo A. da Silveira,
Chefe da Linha.

VI

CONTADORIA

Pelos dados apresentados neste relatorio se reconhece como é detalhado o serviço da Contadoria, que procede a quatro escriptas distinctas, afim de discriminar completamente a receita e despeza de cada uma das tres linhas ferreas e da via fluvial pertencentes á Companhia.

A arrecadação da receita é devidamente fiscalisada, e todo o serviço affecto á Contadoria acha-se na melhor ordem, sob a direcção do nosso intelligente e dedicado contador, Snr. Francisco Gonçalves de Campos.

VII

ALMOXARIFADO

Fornece esta repartição todos os materiaes necessarios ás diversas divisões das vias-ferreas e ao deposito da navegação em Porto Ferreira.

As compras mais importantes são sempre feitas mediante concurrencia, pedindo-se para isso propostas ás diversas casas de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

O consumo dos diversos materiaes, durante o anno ultimo, pelas diversas repartições, foi assignalado quando de cada uma dellas tratei.

Em 31 de Dezembro de 1891, a existencia dos materiaes em deposito era de 178:300$753.

Avultavam os seguintes artigos:

Trilhos e accessorios.....	72:984$183
Tubos de latão para caldeiras...	23:512$692
Ferro em barra..	20:266$138
Parafusos.....	8:187$054

Peças de bronze fundido	13:123$970
» » ferro »	8:154$873
Impressos e livros.....	7:898$121
Aros de aço para carros e vagões	7.629$589
Aço fino...	4:521$968
Verniz	3:657$516

A' testa do almoxarifado continúa o zeloso funccionario, Snr. William Mather.

VIII

PORTO DE SANTOS

As grandes difficuldades de descarga no porto de Santos têm causado graves embaraços e extraordinarias despezas á Companhia. Temos tido navios ali que, só depois de sete mezes de espera, conseguem atracar á ponte da S. Paulo Railway. Volumes vindos da Europa em vapor que entrára em Santos a 23 de Julho do anno passado, ainda não chegaram a Campinas. No navio *Argenta*, entrado a 5 de Agosto de 1891, temos tres locomotivas, que ainda não foram descarregadas porquanto só ha poucos dias poude esse navio atracar á ponte ingleza, onde tem feito descarga morosa. Vagões chegados a Santos em Agosto ainda não foram transportados para Campinas. Desde Setembro ali se acham muitos outros volumes pertencentes á Companhia, cuja falta tem causado embaraços e prejuizos ao serviço.

Cerca de cem volumes de materiaes se acham provavelmente extraviados ou atirados no fundo de algum pontão, porquanto chegaram a Santos nos tres primeiros mezes de 1891, e ainda não se acham em Campinas, apezar de reiteradas reclamações. Fazem parte do carregamento de dez vapores diversos e to-

dos os demais volumes que com elles vieram já foram aqui recebidos.

Tão grandes demoras no recebimento dos materiaes encommendados da Europa têm obrigado a avultadas compras por preços elevados nos mercados de S. Paulo e Rio de Janeiro.

Afim de não cessar o trafego, temos sido obrigados a baldear o carvão de diversos navios para lanchas, que são descarregadas á noite na ponte ingleza, custando bem caro esse serviço. Mais caras são ainda as despezas de estadia. Com cinco navios, contendo 4.643 toneladas de carvão, fizemos uma despeza de 130:260$000 em pagamento de estadia, quando o custo desse carvão em Santos, ao cambio de 13 $^{13}/_{16}$, foi de 135:356$016.

As despezas de estadia são assim distribuidas:

Navios	Carga em toneladas metricas	Dias d'estadia	Pagamento d'estadia	Observações
Mod	806	140	24:220$000	Descarregaram em lanchas.
Sea	1.165	116	29:680$000	
Tell	850	124	20:220$000	
Ponemah	1.296	144	37:920$000	
Ebenezer	526	159	18:220$000	
	4.643		130:260$000	

As despezas com aluguel de lancha e descarga á noite attingiram a 31:545$130.

O custo total das 4.643 toneladas de carvão, ao cambio do pagamento de 13 $^{13}/_{16}$, elevou-se a 322:148$774. O preço medio, por tonelada, foi de 69$383, sendo mais de metade, ou 34$850, absor-

vido pelas despezas extraordinarias de estadia e aluguel de lanchas.

Quatro desses navios chegaram a Santos em Agosto e o ultimo em Setembro e só em Fevereiro ficou concluida a descarga de todos elles.

Em virtude do actual cambio, mais caro ainda nos deve ficar o carvão que estamos agora recebendo, e que tendo chegado a Santos em 3 de Dezembro foi preciso baldear para lanchas e descarregar á noite, porquanto só em Maio poderia o navio, que o trouxe, atracar á ponte ingleza

As despezas extraordinarias, feitas com os navios de carvão, são extensivas a todos os materiaes ultimamente recebidos do estrangeiro e ellas, accrescidas das concernentes á baixa do cambio, elevação de fretes e outras, têm profundamente onerado o custo de todos os artigos de consumo.

São grandes tambem as difficuldades que os nossos agentes na Europa têm encontrado para fretamento de navios, que recusam-se, mesmo a fretes elevados, a carregar para Santos, em virtude das condições sanitarias desse porto e das demoras que são ali obrigados a ter.

IX

PESSOAL

Continúa o pessoal da Estrada a prestar, no geral, bons serviços, com dedicação á Companhia.

Cabe aqui, e o faço com viva satisfação, agradecer aos diversos Chefes de serviço e a seus subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm dispensado.

Tinha a Companhia, no serviço do custeio das vias ferreas, em 31 de Dezembro ultimo, 1.312 empregados, assim distribuidos :

	Numero de empregados				Proporção %	
	Total		Por kilometro			
	Em 1891	Em 1890	Em 1891	Em 1890	Em 1891	Em 1890
Administração central, contabilidade e almoxarifado	30	26	0.10	0.108	2.29	2.71
Trafego, telegrapho e luz electrica.....	645	491	2.17	1.964	49.16	49.55
Locomoção	412	269	1.39	1.076	31.40	27.15
Via permanente	225	204	0.76	0.816	17.15	20.59
Total	1.312	990	4.42	3.964	100.00	100.00

Addicionando o pessoal da navegação, tinha a Companhia, no serviço de custeio de suas vias ferreas e fluviaes, 1.580 empregados, em 31 de Dezembro de 1891 e 1.289 em Dezembro do anno anterior.

X

ACCIDENTES

Salvo ligeiros desarranjos em locomotivas rebocando trens e alguns descarilhamentos sem importancia nos trens de carga e dois nos de passageiros, só teve lugar, durante o anno de 1891, um accidente digno de nota. Verificou-se elle no kilometro 12, a 7 de Novembro, por explosão no fervedouro da fornalha da locomotiva n.º 20. O accidente foi todo casual e manifestou-se a explosão em virtude de se ter destacado um remendo de chapa de cobre collocado, poucos dias antes, no fervedouro. Pelo exame a que se procedeu na chapa destacada póde-se assegurar que a causa do accidente foi a falta de homogenei-

dade na structura interna do metal, porquanto elle estava sujeito a um trabalho muito inferior ao limite indicado pelo calculo.

O Machinista e foguista, que iam na machina, ficaram gravementes queimados, vindo o primeiro a fallecer poucos dias depois.

A 17 de maio, 30 de Agosto e 7 de Outubro foram apanhadas e mortas pelas machinas de trens de passageiros, nos kilometros 105, 117 e 118, tres pessoas estranhas á Companhia, que imprudentemente, caminhavam pela linha.

XI

CONSTRUCÇÃO

Ramal de Santa Veridiana

EXTENSÃO E CARACTERES TECHNICOS

A 26 de Novembro foram entregues ao trafego as estações de Emas e Baguassú. Aquella dista 6 e esta 13 kilometros de Laranja Azeda, ponto de entroncamento do ramal com a linha principal, que se dirige a Descalvado. N'aquelle ponto funcciona apenas uma estação telegraphica para o serviço do Staff. Toda a baldeação e composição dos trens se faz em Pirassununga, a 5 kilometros de Laranja Azeda.

O ramal mede 39.234 metros, comprehendidos entre Laranja Azeda e Santa Veridiana.

Os seus caracteres technicos são :

Alinhamentos e declividades		Extensão	Proporção por cento
		m	
Em rectas		22,548. 93	57.4
Em curvas	de raio igual ou sup. a 1.000 met.	1,445. 32	3.7
	de raio de 1.000 até 300 met., inclus.	15,239. 75	38.9
Total		39,234.000	100.0
		m	
Em nivel		9,968.51	25.4
Em declividades	iguaes ou inferiores a 0.m005	220.00	0.6
	de 0.m005 até 0.m001 inclusive	4,541.88	11.6
	de 0.m01 » 0.m02 »	24,503.61	62.4
Total		39,234.00	100.0

A rampa maxima de 2 % é empregada em 7.334 metros.

O ramal de Santa Veridiana aproveitou os quatro primeiro kilometros do antigo ramal de Emas, inaugurado desde Dezembro de 1886, medindo 35.234 metros a parte nova construida. Daquelle ramal foram abandonados tres kilometros e a velha estação de Emas.

Construcção do leito

MOVIMENTO DE TERRAS

As obras de preparação do leito nos primeiros 3.100 metros, a contar do quarto kilometro do velho ramal de Emas, foram feitas por administração. As do trecho seguinte, na extensão de 32.134 metros, foram contractadas com os engenheiros civis Aurelio, Villa Nova & C.ª, que as concluiram em Dezembro de 1891, quando lhes foi paga a importancia da ultima medição final.

Até 31 de Dezembro haviam sido executados os seguintes trabalhos :

SERVIÇOS	Por administração		Por empreitada	
	Quantidade	Custo estimado	Quantidade	Custo
Roçado em capoeirão de machado	—	—	m 2 70.291	1:138$712
Roçado em matta virgem	—	—	61.775	2:619$900
Destocamento	—	—	29.776	6:967$548
Escavação { em terra	m 3 22.756	16:498$000	m 3 242.244	175:776$312
Escavação { » pedra solta.	—	—	397	598$383
Escavação { » rocha	—	—	19	77$881
Empilhamento de pedras	—	—	96	34$560
	m 3 22.756	16:498$000		187:213$296

O custo do movimento de terras eleva-se a 203:711$399 ou 5:820$325 por kilometro.

Obras d'arte

O ramal de Santa Veridiana, desde o seu ponto de entroncamento na linha principal em Laranja Azeda contava em 31 de Dezembro ultimo, as seguintes, obras d'arte :

1 drain com tubos de barro
19 boeiros abertos com o vão total de 23.80 m
14 » cobertos » » » » 9.9
9 passagens americanas
1 pontilhão em arco no kil. 2, com o vão de 2.0
1 » » » em Baguassú » 1.0
1 » » » » Santa Cruz » 2.0
1 » » » » Tubarana » 3.0
1 ponte no Mogy-guassú com 3 vãos, medindo 44.0 m o central, e 37.0 m os lateraes.

Todas essas obras acham-se concluidas, restando ainda, por construir no ramal alguns pequenos boeiros e passagens americanas.

Na enumeração que venho de fazer acham-se incluidos:

					m
2 boeiros abertos,	com	o	vão	total de	1.40
2 boeiros cobertos	»	»	»	»	1.60
1 pontilhão em arco	»	»	»	»	2.00

2 passagens americanas existentes no trecho de 4 kilometros do antigo ramal de Emas, que foi aproveitado, sendo construida agora administrativamente uma das passagens mencionadas. As demais obras d'arte, todas situadas na parte nova do ramal, foram executadas por empreitada, com excepção apenas de duas passagens americanas no kilometro 5, construidas por administração.

Passo a indicar as quantidades de serviço e respectivos custos das diversas obras d'arte, concluidas até 31 de Dezembro

12 boeiros cobertos e 17 boeiros abertos

SERVIÇOS	Por administr.		Por empreitada	
	Quantid.	Custo	Quant.	Custo
Escavação	—	—	741,m3	380$064
Alvenaria: de pedra com argamassa	—	—	488	9:099$170
Alvenaria: » » secca	—	—	309	3:670$417
Alvenaria: » lajões	—	—	35	583$724
Rejuntamento	—	—	70,m2	50$234
				13:783$609

8 PASSAGENS AMERICANAS

SERVIÇOS	Por administração		Por empreitada	
	Quantidade	Custo estimado	Quantidade	Custo
Escavação	265.m3	247$950	1.154.m3	783$394
Alvenaria { de pedra com argamas a	107	1:637$100	161	2:710$364
Alvenaria { » » secca	—	—	486	3:935$385
Rejuntamento	156.m2	140$400	104.m2	93$600
		2:025$450		7:522$743

3 PONTILHÕES

SERVIÇOS	De Baguassú		De Santa Cruz		De Tubarana	
	Quantid.	Custo	Quantid.	Custo	Quantid.	Custo
Excavação	113.m3	104$265	303m.3	136$575	494.m3	482$740
Cantaria de 2.ª classe	—	—	—	—	113	5:710$883
Alvenaria { de pedra com argamassa	93	2:414$398	79	1:809$246	390	6:813$601
Alvenaria { » lajões » »	—	—	22	366$744	—	—
Alvenaria { » tijolos » »	24	851$978	54	3:468$879	—	—
Capa de cimento na abobada	66.m2	160:817	161.m2	391$618	—	—
Rejuntamento	—	—	241	217$242	170.m2	153$000
		3:531$458		6:390$304		13:160$224

Ponte do Mogy-guassú

SERVIÇOS	1.º encontro		1.º pilar		2.º pilar		2.º encontro		TOTAL	
	Quantidades	Custo	Quantidades	Custo	Quantidades	Custo	Quantidades	Custo	Quantidades	Custo
Excavação	m 3 68.00	99$169	m 3 37.06	83$385	m 3 37.06	83$385	m 3 28.00	66$240	m 3 170.12	332$179
Alvenaria { de pedra com argamassa de cimento	119.00	2:992$757	104.87	2:708$049	119.98	3:432$966	78.13	2:217$326	421.98	11:351$098
Alvenaria { de pedra com algamassa de cal	79.37	1:273$412	41.86	675$787	41.86	786$130	74.53	1:393$711	237.62	4:129$040
Cantaria { de 1.a classe	5.29	296$936	7.69	432$339	7.69	433$108	5.29	298$361	25.96	1:460$744
Cantaria { » 2.a »	30.28	1:615$771	26.61	1:391$862	26.61	1:462$006	24.87	1:392$615	108.37	5.862$254
Rejuntamento	m 2 180.05	162$045	m 2 143.08	128$772	m 2 143.08	128$772	m 2 180.05	162$045	m 2 646.26	581$634
Apparelho fino em pedra	24.37	131$630	31.95	172$519	31.95	172$519	24.37	131$630	112.64	608$298
Chapa de cimento em abobada	30.61	74$382	—	—	—	—	25.72		56.33	136$881
Encanamento	—	—	m 3 12.60	31$626	m 3 12.60	30$996	m 3 4.70	62$499 31$302	29.90	93$924
Total das alvenarias		6:646$102		5:624$339		6:529$882		5:755$729		24:556$052
Superstructura metallica posta em Jundiahy										47:110$610
Montagem da superstructura, pintura e soalho										30:978$422
Custo total da ponte										102:645$084

O accidente occorrido em 14 de Janeiro de 1891, na ponte provisoria de madeira construida para a montagem da superstructura, e do qual dei noticia no anterior relatorio, deformou e quebrou diversas barras em T das trelliças e varias chapas cantoeiras do contraventamento da ponte. Estas estão todas substituidas. Aquellas foram concertadas e emendadas provisoriamente por não se encontrar nos mercados do Rio de Janeiro e de S. Paulo, barras de ferro da fórma e dimensões exigidas. Novas foram encommendadas da Europa e serão collocadas em breve, pois já chegaram a Santos.

O custo total das obras d'arte em 31 de Dezembro de 1891, era de 149:276$572.

Esse custo é assim distribuido:

1 drain com tubos de barro ...	217$700
boeiros cobertos e abertos ...	13:783$609
passagens americanas	9:548$193
pontilhão de Baguassú	3:531$458
» » Santa Cruz ...	6:390$304
» do Tubarana	13:160$224
ponte do Mogy-guassú	102:645$084
	149:276$572

Edificios

Acham-se concluidos: a casa para posto telegraphico de Laranja Azeda, as estações e armazens de Emas e Baguassú, e duas casas para turma de conserva da linha. Vae adiantada a construcção da estação e armazem de Santa Cruz das Palmeiras, os quaes deverão ficar concluidos dentro de dois mezes.

Já foram marcados no terreno todos os edificios a construir em Santa Veridiana, estação extrema do ramal. O prazo estipulado no contracto de empreitada, para conclusão de todos elles é de oito mezes.

A construcção de todos os edificios foi contractada com o Snr. Pedro Vaz de Almeida.

Até 31 de Dezembro havia-se despendido 29:040$833 com os edificios do ramal de Santa Veridiana.

O fazendeiro, Snr. José Julio de Araujo Macedo, pediu e obteve permissão para construir, em terras de sua propriedade, uma estação e armazem, de accordo com os projectos que lhe foram fornecidos.

Esses edificios que ficarão sendo propriedade da Companhia, acham-se situados a equidistancia das estações de Baguassú e Santa Cruz das Palmeiras.

Telegrapho, cerca e caixas d'agua

A linha telegraphica está assentada até o kilometro 20 do ramal. E' dupla e corre sobre postes de trilhos estragados. O fio tem quatro millimetros de diametro. Os isoladores são de porcellana e adherem aos postes por intermedio de braçadeiras de ferro fundido.

A despeza com o telegrapho elevava-se, em 31 de Dezembro, a 14:688$063.

O ramal acha-se já cercado desde Laranja Azeda até á ponte do Mogy-guassú, na extensão de oito kilometros. A cerca é feita com 4 fios de arame farpado, presos a postes de trilhos estragados.

E' de 7:335$980 a importancia despendida, até 31 de Dezembro, com esse serviço.

Foram assentadas duas caixas de ferro sobre pilares de tijolo, em Laranja Azeda e Baguassú, para deposito da agua necessaria á alimentação das locomotivas. E' abundante e de bôa qualidade a agua utilisada, que chega, pela acção da gravidade, a ambas as caixas, em tubos de ferro de 2 pollegadas de diametro. O encanamento da primeira mede 1.725 metros de extensão, e 2.174 metros o da segunda. No ponto inicial de cada um delles foram construidos pequenos tanques de captação.

A caixa de Laranja Azeda presta-se tambem a alimentação das locomotivas, que correm na linha principal, vindo assim a satisfazer uma urgente necessidade que desde muito se fazia sentir no trecho da linha, entre Leme e Porto Ferreira.

O dispendio com esse serviço até 31 de Dezembro era de 24:630$577.

Assentamento de trilhos

No velho ramal de Emas foram assentados trilhos de ferro retirados de outros pontos da linha, e que na sua totalidade, se achavam estragados. Em face disso começou em Laranja Azeda o assentamento dos novos trilhos de aço encommendados para o ramal de Santa Veridiana. Esse serviço, na extensão de 8.061 metros, a contar de Laranja Azeda, foi feito administrativamente por pessoal da Companhia, que tambem assentou 642 metros de desvios na nova estação de Emas.

Em fins de Julho, quando a machina poude transpôr a ponte do Mogy-guassú, o empreiteiro Pedro Vaz de Almeida continuou o serviço de assentamento da via-permanente, que, a 7 de Dezembro, attingira o kilometro 24 do ramal. Nessa data teve o empreiteiro de parar com esse serviço por falta de dormentes, cuja acquisição se torna, cada dia, mais difficil e dispendiosa.

Essa falta não póde ser attribuida á imprevidencia da administração, porquanto, com muita antecedencia, fiz diversos contractos para o fornecimento de dormentes em quantidade muito superior á exigida no ramal.

De todos os contractos que celebrei, varios deixaram de ser cumpridos em absoluto, e outros dentro dos prazos estipulados, produzindo assim a mencio-

nada falta, quando contava com grandes sobras de dormentes para o serviço corrente da conservação da linha principal.

Em principios de Março o empreiteiro continuou o serviço de assentamento de trilhos, que acham-se já a 4 kilometros da villa de Santa Cruz das Palmeiras.

Com a via permanente do ramal se tinha despendido até 31 de Dezembro 472:784$222, sendo:

Trilhos e accessorios	372:267$066
Dormentes	65:812$397
Assentamento e lastramento da linha, por empreitada	12:730$860
Assentamento e lastramento da linha, por administração (1)	21:973$899
	472:784$222

Despeza total

A despeza total com o ramal de Santa Veridiana, segundo o balanço fechado em 31 de Dezembro de 1891, montava a 999:636$056, que póde ser assim distribuida:

Estudos, locação e fiscalisação	56:198$088
Desapropriações	7:233$225
Despezas judiciaes	34:737$100
Movimento de terras	203:711$396
Obras d'arte	149:276$572
Telegrapho	14:688$063
Cercas	7:335$980
Caixas e encanamentos para agua	24:630$577
Edificios	29:040$833
Via permanente	472:784$222
Total	999:636$056

(1) Estão concluidos outros serviços diversos e a conservação de 4 kilometros de linha em mais de um anno.

As quatro primeiras verbas de despeza referem-se unicamente ao trecho de 35.234 kilometros contados do kilometro 4 do velho ramal de Emas. A de obras d'arte comprehende tambem uma passagem americana construida agora no kilometro 2 do velho ramal de Emas. As demais verbas, em numero de cinco, se distribuem por todo o ramal, desde Laranja Azeda até Santa Veridiana, na extensão de 39.234 metros.

Pessoal

As obras da primeira residencia, até kilometro 14, continuaram a ser dirigidas e fiscalisadas pelo Chefe da navegação, engenheiro Alfredo de Freitas Reys. As da segunda e ultima residencia estiveram sob a direcção e fiscalisação do engenheiro Antonio Soares de Gouveia.

Ambos esses collegas não pouparam esforços para bem corresponder á confiança nelles depositada.

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. F. Torres Neves.

RELAÇÃO DOS ANNEXOS

que acompanham o relatorio do Inspector Geral da Companhia

1—Movimento da caixa.

2—Demonstração do movimento e receita do trafego proprio.

3—Demonstração do movimento e receita do trafego commum.

4—Estatistica do movim. de passag., bag. e enc. } na bitola m de 1.60

5— » » » » » » » } na bitola m de 1.60

6— » » » » » » » } na bitola m de 0.60

7— » » » » » » » } na bitola m de 0.60

8— » » » » mercad. } na bitola m de 1.60

9— » » » » » } na bitola m de 1.60

10— » » » » » } na bitola m de 0.60

11— » » » » » } na bitola m de 0.60

(ANNEXO N.º 1)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Movimento da caixa de trafego durante o anno de 1891

DEVE

Saldo mez de Dezembro de 1890	9:456$856
Arrecadado das estações:	
Trafego de passageiros	972:830$950
Trafego de mercadorias	1.720:106$470
Escriptorio Central:	
Importancia recebida para pagamento do pessoal e material	2.227:321$039
Companhia Mogyana: Importancia recebida	113:458$680
Companhia Rio-Claro: Idem, idem	37:257$580
Companhia Descalvadense: Idem, idem	3:171$343
Companhia São Paulo Railway: Idem, idem	1:360$100
Companhia C. Agua e Esgottos: Idem, idem	170$000
Companhia Itatibense: Idem, idem	1:226$680
Ramal Ferreo Santa Rita: Idem, idem	875$831
Rodolpho Pereira: Idem, idem	574$400
Directoria Geral dos Telegraphos: Idem, idem	700$000
Gabriel de Carvalho: Idem, idem	106$620
Silverio A. de Castro: Idem, idem	540$000
José Duarte do Pateo: Idem, idem (*caução*)	177$916
Agostinho Squaglia: Idem, idem »	557$456
Alexandre Lucci: Idem, idem »	328$325
Pedro Arrigato: Idem, idem »	158$499
Antonio Vicente & Comp.: Idem, idem (*caução*)	172$625
Manoel de Oliveira: Idem, idem (*caução*)	2:143$288
Lidgerwood & Comp.: Idem, idem	412$590
Figueiredo, Lacerda & Comp.: Idem, idem	3:070$000
F. P. Souza: Idem, idem	15$000
Sal: Idem, idem	48:210$800
Hartmann & Ambrust: Idem, idem	51$600
Antonio Rodrigues Pinto: Idem, idem	120$000
Luiz Corazza: Idem, idem	1:129$500
Navegação (*Conta de Capital*): Idem, idem	500$000
Material velho etc.: Idem, idem	34:366$960
Aluguel de casas e botequins: Idem, idem	7:375$000
Réis	5.187:946$108

HAVER

Escriptorio Central:	
Importancia remettida para São Paulo	2.383:282$194
Pessoal:	
Importancia das folhas de pagamento	1.841:483$103
Materiaes para custeio:	
Importancia paga	610:660$970
Companhia Mogyana:	
Idem, idem	3:851$880
Companhia São Paulo Railway:	
Idem, idem	7:627$230
Directoria de Ramal Ferreo Santa Rita:	
Saldo de Contas	6:424$910
Ramal de Santa Veridiana:	
Importancia paga	68:265$111
Construcção (via ferrea):	
Idem, idem	159:779$334
Navegação (*Conta de Capital*):	
Idem, idem	3:611$520
Terrenos em Jundiahy:	
Idem, idem	4:285$000
Secção Descalvadense (*Conta de Capital*):	
Idem, idem	1:576$750
Secção Santa Rita (*Conta de Capital*):	
Idem, idem	2:384$370
Sal:	
Idem, idem	30:911$600
Silverio A. de Castro:	
Adiantamento	540$000
Pedro Arrigato:	
Importancia paga (*caução*)	158$499
Despezas de Custeio:	
Idem, idem	16:008$090
Saldo para Janeiro de 1892	47:095$547
Réis	5.187:946$108

Contadoria, Campinas, 15 de Abril de 1892.

F. Gonçalves de Campos,
Contador.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

(Annexo N.º 2)

Demonstração do movimento do trafego proprio no anno de 1891

ESTAÇÕES	VIAJANTES 1.ª CLASSE Numero	VIAJANTES 1.ª CLASSE Producto	VIAJANTES 2.ª CLASSE Numero	VIAJANTES 2.ª CLASSE Producto	VIAJANTES TOTAL Numero	VIAJANTES TOTAL Producto	Bagagens e encommendas Peso em kilos	Bagagens e encommendas Producto	Animaes em trens de passageiros Quantidade	Animaes em trens de passageiros Producto	TELEGRAMMAS Numero	TELEGRAMMAS Palavras	TELEGRAMMAS Producto	MERCADORIAS Peso em kilos	MERCADORIAS Producto	Animaes em trens de carga N.º	Animaes em trens de carga Producto	Trens especiaes N.º	Trens especiaes Producto	Armazenagens	Rendas diversas	Producto TOTAL
Bitola de 1m. 60																						
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.192	140.742	4:900$030	—	—	—	—	—	—	—	—	4:900$030
Jundiahy	5.938½	13:448$100	17.575½	25:560$840	23.514	39:008$940	48.918	1:701$800	250	451$760	961	13.139	594$740	461.541	4:568$080	41	69$220	2	623$780	—	—	47:018$320
Jundiahy Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	788	13.072	536$450	—	—	—	—	—	—	—	—	536$450
Louveira	2 286	2:561$100	6.946½	4:768$520	9.232½	7:329$620	13.931	290$820	67	41$180	473	7.747	238$090	84.791	433$850	—	—	—	—	2$000	—	8:335$560
Rocinha	3.050½	2:691$900	8.213½	5:683$940	11.270	8:375$840	32.961	433$220	59	44$410	416	7.112	292$760	5.071.373	5:501$190	—	—	1	168$000	19$720	75$000	14:910$140
Vallinhos	4.518½	2:740$700	11.285	5:923$450	15.803½	8:664$150	36.511	570$980	125	75$370	351	5.861	218$650	1.867.115	2:091$830	—	—	—	—	238$260	50$400	11:909$640
Campinas	16.764	38:374$070	43.473½	58:271$810	60.237½	96:645$880	278.971	10:491$230	489	1:259$720	9.433	164.088	6:149$130	5.651.191	64:532$010	116	194$430	6	1:999$000	2:427$090	6:352$260	190:050$750
Bôa Vista	233½	191$150	2.555	1:038$680	2.788½	1:229$830	2.595	91$870	8	16$980	33	476	22$050	204.509	233$420	—	—	—	—	—	—	1:594$150
Rebouças	2.780½	3:184$890	7.009	6:640$780	9.789½	9:825$670	33.893	668$920	75	84$690	311	5.038	187$410	3.742.835	5:661$040	5	8$780	—	—	150$380	18$000	16:604$890
S. Barbara	2.616½	4:192$500	7.064	8:244$430	9.680½	12:436$930	50.606	1:028$130	94	151$120	590	10.605	453$670	2.394.939	13:377$370	87	64$490	1	324$000	271$030	40$320	28:147$060
Tatú	1.092	1:117$430	5.353½	3:300$530	6.445½	4:417$960	10.823	252$310	69	124$670	319	5.543	218$700	363.004	2:613$210	8	2$940	—	—	140	—	7:629$930
Limeiras	6.842	11:332$480	19.816	16:935$980	26.658	28:268$460	75.566	2:090$910	152	403$900	2.166	35 891	1:597$960	2.499.685	9:119$660	37	131$510	—	—	311$970	—	41:924$370
Cordeiro	4.720½	6:565$010	11.377½	8:758$190	16.098	15:323$200	29.419	653$230	100	128$100	1.445	24.385	953$950	800.521	2:476$690	3	5$990	1	68$000	7$760	10$000	19:626$920
S. Gertrudes	289	364$490	3.098	1:771$530	3.387	2:136$020	5.941	162$270	48	71$850	240	4.124	175$150	135.271	406$220	3	18$570	—	—	—	—	2:970$080
Rio Claro	6.024½	13:596$650	15.240	22:120$990	21.264½	35:717$640	57.623	2:281$160	149	659$990	4.452	77.049	3:283$830	520.019	3:491$520	264	246$140	—	—	34$240	102$000	45:816$520
Remanso	351	597$470	1.977½	1:689$040	2.328½	2:286$510	8.141	252$050	40	79$950	343	6.436	259$360	254.464	700$520	—	—	—	—	1$380	2$480	3:582$250
Araras	2.486	5:344$190	8.911	9:154$980	11.397	14:499$170	44.872	1:314$670	83	219$460	971	16.656	717$550	383.809	3:167$510	58	113$560	—	—	—	—	20:031$920
Goabiroba	436	893$370	3.320	3:344$710	3.756	4:238$080	11.169	317$840	39	53$050	269	4.326	190$700	144.635	798$350	109	69$760	—	—	—	—	5:667$780
S. Bento	230	366$390	2.064	1:609$180	2.294	1:975$570	5.593	117$930	39	36$050	103	1.893	78$800	97.606	176$360	86	29$600	—	—	2$640	5$000	2:421$950
Leme	1.931	3:551$670	6.597	7:732$070	8.528	11:283$740	35.445	1:020$830	151	202$150	1.208	18.343	700$970	647.029	3:690$010	17	22$740	—	—	47$580	—	16:968$020
Pirassununga	4.510½	8:956$870	12.587	16:310$380	17.097½	25:267$250	77.770	2:245$060	141	422$870	2 800	43.462	1:699$730	1.223.100	6:220$760	22	33$470	—	—	142$130	6$000	36:037$270
Emas	606½	124$030	309	215$270	375½	339$300	7.745	295$500	10	49$610	267	4.494	195$450	192.140	1:948$460	10	15$600	—	—	127$150	24$000	2:995$070
Baguassú	154	201$680	417½	323$860	571½	525$540	1.145	40$990	4	47$720	8	123	33$850	4.641	146$980	—	—	—	—	2$340	—	797$420
Porto Ferreira	5.778½	8:683$110	12.348½	14:645$870	18.127	23:328$980	51.053	1:246$420	139	484$730	2.066	38.100	1:455$380	391.818	2:337$800	21	3$900	1	72$000	472$500	32$000	29:433$710
Descalvado	4.849	11:168$740	9.026	12:973$090	13.875	24:141$830	52.485	1:705$880	192	570$730	2.814	44.048	1:877$010	227.164	2:715$890	53	9$540	3	244$800	359$340	27$000	31:652$020
Somma	77.954½	140:247$990	216.564½	237:018$120	294.519	377:266$110	973.176	29:274$020	2.523	5:680$060	40.018	692.753	27:031$370	27.363.200	136:408$730	940	1:040$240	15	3:499$580	4:617$650	6:744$460	591:562$220
Descalvadense:								**Bitola de 0m. 60**														
Descalvado	1.198	786$960	8.633	3:347$860	9.831	4:134$820	34.690	668$590	41	19$000	11	149	10$500	282.703	1:154$250	—	—	—	—	—	—	5:987$160
S. Miguel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.170	1$480	—	—	—	—	—	—	1$480
Salto Pantano	238	134$490	2.167	797$730	2.405	932$220	7.324	81$310	20	8$400	13	170	8$500	51.925	519$760	—	—	—	—	—	2$000	1:552$190
Aurora	627	519$430	3.191	1:493$180	3.818	2:012$610	8.834	168$070	25	14$800	2	31	1$800	29.128	125$310	—	—	—	—	480	—	2:323$070
Somma	2.063	1:440$880	13.991	5:638$770	16.054	7:079$650	50.848	917$970	86	42$200	26	350	20$800	365.926	1:800$800	—	—	—	—	480	2$000	9:863$900
Santa Rita:																						
Porto Ferreira	182	479$820	5.706	8:452$450	5.888	8:932$270	25.590	1:011$320	30	54$720	406	6.644	253$870	641.770	7:949$330	—	—	—	—	—	—	18:201$510
Santa Rita	120	379$510	5.227	8:033$690	5.347	8:413$200	12.913	461$150	23	36$140	442	7.488	306$560	370.673	1:743$470	—	—	—	—	14$210	—	10:974$730
Somma	302	859$330	10.933	16:486$140	11.235	17:345$470	38.503	1:472$470	53	90$860	848	14.132	560$430	1.012.443	9:692$800	—	—	—	—	14$210	—	29:176$240
Total geral	80.319½	142:548$200	241.488½	259:143$030	321.808	401:691$230	1.062.527	31:664$460	2.662	5:813$120	40.892	707.235	27:612$600	28.741.569	147:902$330	940	1:040$240	15	3:499$580	4:632$340	6:746$460	630:602$360

Contadoria, Campinas, 15 de Abril de 1892.

F. Gonçalves de Campos,
CONTADOR.

M. P. Torres Neves,
INSPECTOR GERAL.

95

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

(Annexo N.º 3)

Demonstração do movimento e receita do trafego commum e em transito no anno de 1891

Bitola de 1m. 60

TRAFEGO COMMUM

ESTAÇÕES	VIAJANTES 1.ª CLASSE Numero dos Embarcados	1.ª CLASSE Numero dos Desembarcados	1.ª CLASSE Producto	2.ª CLASSE Numero dos Embarcados	2.ª CLASSE Numero dos Desembarcados	2.ª CLASSE Producto	TOTAL Numero	TOTAL Producto	Bagagens e encommendas Peso em kilos Despachado	Bagagens Peso em kilos Recebido	Bagagens Producto	Animaes em trem de passageiros Numero dos Despachados	Animaes Numero dos Recebidos	Animaes Producto	TELEGRAMMAS Numero	TELEGRAMMAS Palavras	TELEGRAMMAS Producto	MERCADORIAS CAFÉ Peso em kilos Despachado	CAFÉ Peso em kilos Recebido	CAFÉ Producto	DIVERSOS Peso em kilos Despachado	DIVERSOS Peso em kilos Recebido	DIVERSOS Producto	TOTAL Peso em kilos	TOTAL Producto	Animaes em trens de carga Numero dos Despachados	Animaes Numero dos Recebidos	Animaes Producto	Producto TOTAL	Importancia arrecadada nas estações do trafego proprio e commum: Trafego de Passageiros	Trafego de Mercadorias
Agencia Paulista	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27.931	501.401	18:488$430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18:488$430	18:218$710	.....
Jundiahy	812½	2.069½	6:785$530	1.113½	3.021	7:749$280	7.016½	14:534$810	35.786	23.126	1:875$950	72	68	304$750	1.069	15.602	469$170	.....	41.901	245$830	513.144	105.038	5:390$320	660.083	5.636$150	...	30	102$330	22:923$160	60:847$860	7:754$000
Jundiahy Paulista	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	801	12.524	574$820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	574$820	910$000	.....
Louveira	403½	188	397$140	1.005	1.146	1:054$910	2.742½	1:452$050	6.207	7.392	243$100	23	14	388$390	214	3.138	120$940	492.761	.....	1:445$230	259.356	119.745	759$940	871.862	2:305$170	10	.....	11$490	4:071$140	12:532$000	4:684$000
Rocinha	483½	324	786$540	1.276½	1.260	1:846$360	3.344	2:632$900	21.554	19.172	665$850	90	48	161$950	321	4.958	183$900	1.588.405	.....	7:861$210	487.707	343.212	1.879$200	2.419.324	9:740$410	...	.....	.....	13:385$010	16:518$760	8:133$000
Vallinhos	397½	366	977$910	1.416½	1.517	2:777$900	3.697	3:755$810	22.478	24.188	877$060	75	83	164$220	293	4.796	190$150	4.945.860	50	33:162$410	851.550	581.421	4:277$040	6.378.881	37:439$450	...	37	30$560	42:457$250	17:026$000	17:359$000
Campinas	15.675	16.150½	63:816$570	20.817	27.258½	73:310$470	79.901	137:127$040	306.517	550.867	27:694$400	598	538	3:015$940	10.139	164.541	6:261$030	6.263.461	3.188	56:883$790	5.189.305	45.084.479	298:944$710	56.540.429	355:828$500	559	823	1.216$350	531:143$260	319:870$030	821:584$000
Boa Vista	2	.....	4$050	10	.....	16$200	12	20$250	528	1.062	24$720	6	2	11$050	24	321	158$150	37.320	.....	400$070	37.315	3.862	94$310	78.497	494$380	...	.....	.....	565$550	1:560$000	193$000
Bonças	75	.....	215$160	106	1	231$760	182	446$920	6.934	6.316	417$490	30	11	65$870	156	2.184	855$810	562.664	60	7:877$160	1.091.586	184.110	5:964$230	1.838.420	13:841$390	17	.....	25$460	14:882$940	13:054$500	14:804$500
S. Barbara	526	178½	2:370$230	524½	452	2:381$170	1.681	4:751$400	25.200	12.643	1:461$100	39	35	186$110	311	4.979	185$770	196.061	244	3:135$770	2.345.046	763.320	22:470$310	3.304.671	25:606$080	11	27	51$310	32:241$770	22:618$000	37:819$000
Tatú	55	17	262$740	120	49	557$230	241	819$970	3.203	1.996	229$500	27	6	87$270	156	2.537	73$150	1.155.416	.....	21:567$310	264.312	97.402	2:962$640	1.517.130	24:529$950	1	.....	7$130	25:746$970	6:825$000	4:394$000
Limeira	1.866	823	11:050$560	2.114½	1.389	9:826$560	6.192½	20:877$120	87.628	66.659	7:500$950	125	70	576$680	1.814	28.944	1:129$470	4.013.346	270	82:386$010	2.480.565	2.483.827	55:217$350	8.978.008	137:603$360	8	2	24$470	167:712$050	66:195$000	98:164$000
Cordeiro	382½	326	3:081$440	733	800½	4:976$220	2.242	8:057$660	13.743	7.899	1:085$780	77	9	239$040	520	7.307	276$140	1.392.666	31.157	31:970$690	1.215.879	341.868	13:543$490	2.981.570	45:514$180	7	.....	1$200	55:174$000	26:751$620	15:294$000
S. Gertrudes	21½	.....	116$240	253	.....	996$210	274½	1:112$450	3.135	2.579	373$040	26	6	133$290	119	1.792	60$980	1.657.417	.....	39:943$410	755.255	109.357	6:847$210	2.522.029	46:790$620	...	.....	.....	48:470$380	4:962$710	4:211$290
Rio Claro	3.437½	2.871½	35:770$720	3.733½	5.097½	35:096$900	15.140	70:867$620	58.453	104.276	13:359$680	122	86	1:368$290	3.917	64.756	2:431$210	3.305.477	560	84:573$530	784.288	7.145.161	122:047$590	11.235.486	206:621$120	2	.....	20$260	294:668$780	106:364$250	198:165$000
Remanso	40	3	230$130	123½	3	467$900	169½	698$030	3.247	4.214	496$590	21	14	82$290	226	4.302	177$030	755.620	.....	18:331$300	96.947	45.369	2:254$050	852.936	20:585$350	...	.....	.....	22:032$290	4:663$500	2:332$500
Araras	594	284½	4:722$830	772½	673½	5:554$440	2.324½	10:277$270	20.664	29.603	3:954$730	53	28	424$690	800	12.153	466$950	2.350.369	247	60:482$420	456.294	1.190.377	29:140$700	3.997.287	89:623$120	...	.....	.....	104:746$760	30:016$000	49:399$000
Goabiroba	92½	39½	744$880	199½	275½	2:088$990	607	2:830$870	6.959	9.011	1:380$650	12	14	203$220	165	2.371	98$590	2.501.940	150	68:680$240	408.968	320.404	8:494$750	3.231.462	77:174$990	1	.....	3$380	81:691$700	8:087$000	7:912$000
S. Bento	36½	.....	230$910	72	2	323$650	110½	554$560	3.611	2.327	437$080	7	1	20$720	78	1.139	41$330	746.013	76	19:574$260	214.279	80.726	2:773$170	1.041.094	22:347$430	...	.....	.....	23:401$120	3:533$000	1:196$000
Leme	222½	169	2:627$930	527	367½	4:079$300	1.286	6:706$830	7.047	10.670	2:070$920	45	10	269$450	338	5.254	202$870	2.366.791	.....	74:456$010	1.155.445	730.607	28:032$180	4.252.843	102:488$190	...	.....	.....	111:738$260	21:099$000	42:677$220
Pirassununga	1.023	361½	10:106$310	910	819	8:187$670	3.113½	18:293$980	27.807	38.813	6:414$610	48	36	503$470	1.554	25.064	919$730	1.946.119	676	62:068$770	580.985	1.834.102	51:764$220	4.361.882	113:832$990	12	214	443$720	140:408$500	52:674$000	84:963$000
Emas	2	.....	14$780	5	.....	29$550	7	44$330	2.866	1.589	491$510	.....	3	34$490	72	1.142	55$970	2.800.640	211	89:839$400	192.730	549.420	15:303$100	3.543.001	105:142$000	...	.....	.....	105:768$800	1:416$000	22:023$000
Baguassú	15	.....	117$300	19½	.....	108$900	34½	226$200	54	439	52$950	.....	1	600	11	185	68$650	751.375	.....	25:006$170	306	43.128	1:152$760	794.809	26:158$930	...	.....	.....	26:445$330	1:020$000	988$000
P. Ferreira	792	518½	12:617$330	1.245½	1.293	15:342$840	3.849	27:960$170	12.279	33.176	6.253$050	30	27	397$690	960	15 739	614$580	2.850.823	.....	85:358$900	598.862	1.870.326	63:530$430	5.320.011	148:889$330	...	1	17$960	184:132$780	51:394$750	101:106$530
Descalvado	1.125½	524	15:121$700	1.338½	1.018	14:560$820	4.006	29:682$520	22.622	45.609	9.325$550	71	37	1:102$850	1.919	30.336	1:085$950	4.152.609	60	147:648$620	516.508	2.438.389	82:627$160	7.107.566	230:275$780	...	.....	.....	271:472$650	60:202$000	120:020$000
Somma	28.080½	25.214	172:168$530	38.436	46.443	191:562$230	138.173½	363:730$760	698.522	1.003.626	86:686$260	1.597	1.147	9:392$920	53.908	917.465	34:215$770	46.833.153	78.850	1.022:898$510	20.496.628	66.465.650	825:470$860	133.874.281	1.848:369$370	628	1.134	1:955$460	2.344:350$700	928:359$690	1.665:176$040

TRAFEGO EM TRANSITO

Companhia Mogyana	13.905½	10.417½	45:533$480	14.701½	13.945	37:311$000	52.969½	82:844$480	324.537	693.552	34:049$640	532	421	1:783$940	14.012	224.040	8:811$530	63.679.427	4 804	579:425$440	4.047.533	56.352.525	423:893$230	124.084.289	1.003:318$670	7	47	99$680	1.130:907$940	.....	.....
» Rio Claro	5.598	2.648	46:158$930	8.445	7.607	64:120$160	24.298	110:279$090	101.862	304.056	37:461$670	146	311	2:239$410	7.058	118.326	4:589$600	28.886.829	578	714:707$290	1.262.320	20.647.334	428:652$010	50.797.061	1.143:359$300	40	113	347$540	1.298:276$610	.....	.....
» Itatibense	1.854½	918	1:789$710	1.217	1.374	1:214$650	5.363½	3:004$360	63.123	58.593	1:687$880	45	20	47$940	787	11.901	503$060	3.526.575	.....	8:142$310	403.212	3.216.568	8:307$690	7.146.355	16:450$000	...	107	18$250	21:710$990	.....	.....
Paulista Descalvad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.863	4.201	1:362$600	1	.....	5$240	7	114	500	5.432.570	.....	197:658$940	166.570	468.243	23:450$430	6.067.383	211:386$750	...	.....	.....	212:755$090	.....	.....
» Santa Rita	97	.....	736$470	124	12	730$350	233	1:466$820	4.343	10.912	2:166$670	5	3	28$670	588	10.282	.....	3.206.851	.....	96:020$440	157.321	715.974	13:727$810	4.080.146	119:470$870	...	.....	.....	123:133$030	.....	.....
» Fluvial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.057	19.648	3:120$840	.....	.....	.....	2.372	39.398	.....	6.028.034	281	150:291$550	264.547	5.372.796	139:936$530	11.665.658	290:228$080	...	.....	.....	293:348$920	.....	.....
Somma	21.455	13.983½	94:218$590	24.487½	22.938	103:376$160	82.864	197:594$750	500.785	1.090.962	79:848$800	729	755	4:105$200	24.824	404.061	13:904$690	110.760.286	5.663	1.746:245$970	6.301.503	86.773.440	1.037:967$700	203.840.892	2.784:213$670	47	267	465$440	3.080:132$580	.....	.....
TOTAL GERAL	49.535½	39.197½	266:387$120	62.923½	69.381	294:938$390	221.037½	561:325$510	1.199.307	2.094.588	166:535$060	2.326	1.902	13:498$120	78.732	1.321.526	48:120$460	157.593.439	84.513	2.769:144$480	26.798.131	152.239.090	1.863:438$560	337.715.173	4.632:583$040	675	1.401	2:421$090	5.424:483$280	928:359$690	1.665:176$040

Bitola de 0m. 60

Descalvadense																															
Descalvado	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	5:088$480	1:616$420
S. Miguel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207.810	.....	428$690	329	1.370	2$170	209.509	430$860	...	.....	.....	431$810	.....	23$280
Salto Pantano	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.794	2.547	708$590	4	7	48$000	12	194	48$810	2.128.445	.....	8:780$760	45.177	319.087	1:033$680	2.492.709	9:814$440	...	.....	.....	9:893$840	1:556$390	995$290
Aurora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.012	7.663	258$440	11	16	16$760	20	328	10$920	2.441.323	.....	15:159$060	35.898	185.617	1:006$280	2.662.838	16:165$340	...	.....	.....	16:451$460	2:934$840	556$570
Somma	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.806	10.344	329$980	15	23	20$760	32	522	15$730	4.777.578	.....	24:368$510	81.404	506.074	2:042$130	5.365.056	26:410$640	...	.....	.....	26:777$110	9:579$710	3:191$560
Santa Rita																															
Porto Ferreira	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	10:643$960	388$000
Santa Rita	148	98½	582$190	410½	251½	948$530	908½	1:530$720	10.936	22.048	1:446$110	12	15	50$920	1.361	23.223	589$580	3.226.793	.....	29:113$800	217.519	924.662	9:002$970	4.368.974	38:116$770	...	.....	.....	41:734$100	14:868$800	48:735$640
TOTAL GERAL	148	98½	582$190	410½	251½	948$530	908½	1:530$720	18.742	32.392	1:776$090	27	38	71$680	1.393	23.745	605$310	8.004.371	.....	53:482$310	298.923	1.430.736	11:045$100	9.734.030	64:527$410	...	.....	.....	68:511$210	35:092$470	52:315$200

CONTADORIA — Campinas, 15 de Abril de 1892.

F. Gonçalves de Campos
Contador.

M. P. Torres Neves
Inspector Geral.

(Annexo N.º 4)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 1m. 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (FERREA)				PAULISTA (FLUVIAL)				PAULISTA (DESCALVADENSE)				PAULISTA (SANTA RITA)			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos				kilos			
Jundiahy			461.541	41		17.887	17.887				372					
Louveira			84.791			60	60									
Rocinha			5.071.373													
Vallinhos			1.867.115			84	84									
Campinas			5.651.191	116		346.534	346.534				33.658				54.886	
Bôa Vista			204.509													
Rebouças			3.742.835	5												
Santa Barbara			2.394.939	87		5.586	5.586				3.673				5.724	
Tatú			363.004	8							4.574					
Limeira			2.499.685	37		124.576	124.576				29.414				51.505	
Cordeiro			800.521	3							30				2.720	
Santa Gertrudes			135.271	3											87	
Rio Claro			520.019	264	450	58.401	58.851								10.489	
Remanso			254.464			25	25								114	
Araras			383.809	58		4.364	4.364				637				223	
Goabiroba			144.635	109												
S. Bento			97.606	86		266	266									
Leme			647.029	17		4.332	4.332				4.870					
Pirassununga			1.223.100	22		34.155	39.155				59.361				73.780	
Emas			192.140	10		3.000	3.000								77	
Baguassú			4.641													
Porto Ferreira			391.818	21							25.402					
Descalvado			227.164	53	30	53.172	53.202								6.398	
Somma			27.363.200	940	480	652.442	657.922				161.991				206.003	
Paulista Fluvial	6.710	208.549	215.259							1.326	1.326					
S. Paulo Railway	1.842	63.295.531	63.297.373	112	182	5.342.865	5.343.047			467.570	467.570			715.417	715.417	
Mogyana	872	264.475	265.347	46		3.156	3.156			540	540			1.109	1.109	
Rio Claro	13.191	307.532	320.723	57		12.331	12.331			430	430			121	121	
Ituana	618	909.428	910.046	173		10.830	10.830			601	601			475	475	
Central		126.652	126.652	1		410	410							82	82	
Sorocabana	29	974.561	974.690		99	18.652	18.751			72	72					
Bragantina		170.939	170.939	730		39	39									
Descalvadense		41.366	41.366		59		59							1.000	1.000	
Itatibense	35.646	106.319	141.965	15										455	455	
Santa Rita	19.942	60.198	80.140													
Somma	78.850	66.465.650	66.544.500	1.134	340	5.388.283	5.388.623			470.539	470.539			718.659	718.659	
Total geral	78.850	66.465.650	93.907.700	2.074	820	6.040.725	6.046.545			470.539	632.530			718.659	924.662	

DE	SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				RIO CLARO				ITUANA			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos				kilos			
Jundiahy						324.410	324.410			75.929	75.929			1.765	1.765	
Louveira		492.761	247.128	739.889	9		303	303		5.000	5.000	1		4.476	4.476	
Rocinha		1.588.345	472.770	2.061.115			4.258	4.258		2.417	2.417			3.275	3.275	
Vallinhos		4.945.433	823.216	5.768.649		326	12.079	12.405		6.612	6.612					
Campinas		6.263.461	2.406.126	8.669.587	552					1.845.230	1.845.230	7		180.884	180.884	
Bôa Vista		37.320	36.611	73.931			40	40						320	320	
Rebouças		562.664	978.244	1.540.908			107.369	107.369	12	4.860	4.860	4				1
Santa Barbara		196.061	1.584.255	1.780.316	11		559.004	559.004		129.528	129.528			7.620	7.620	
Tatú		1.155.326	183.548	1.338.874	1		45.877	45.877		15.323	15.323		80		80	
Limeira		4.013.238	1.871.805	5.885.043	8	63	98.310	98.373		290.342	290.342			4.703	4.703	
Cordeiro		1.392.666	1.153.731	2.546.397			2.296	2.296		57.004	57.004	7		98	98	
Santa Gertrudes		1.657.417	751.002	2.408.419						3.423	3.423			203	203	
Rio Claro		3.304.067	664.706	3.968.773	2		38.701	38.701						9.269	9.269	
Remanso		755.620	90.844	846.464			3.406	3.406		1.115	1.115			95	95	
Araras		2.350.369	244.974	2.595.343			45.438	45.438		109.530	109.530			4.085	4.085	
Goabiroba		2.501.820	386.849	2.888.669			19.429	19.429		924	924	1	120	1.712	1.832	
S. Bento		744.893	209.680	954.573			251	251		55	55		1.120	3.925	5.045	
Leme		2.366.093	1.068.383	3.434.476			2.044	2.044		73.849	73.849			1.550	1.550	
Pirassununga		1.946.119	242.434	2.188.553	2		4.314	4.314	10	155.810	155.810			4.208	4.208	
Emas		2.800.640	184.487	2.985.127			244	244		4.630	4.630			292	292	
Baguassú		751.375	306	751.681												
Porto Ferreira		2.849.511	554.361	3.403.872			2.516	2.516		11.735	11.735		162	2.578	2.740	
Descalvado		4.152.193	389.103	4.541.296			14.397	14.397		46.802	46.802		80	1.609	1.689	
Somma	46.827.392	14.544.563	61.371.955	585	389	1.284.686	1.285.075	22		2.840.118	2.840.118	20	1.562	232.667	234.229	1
Paulista Fluvial	6.026.176	251.928	6.278.104		1.858	872	2.730			9.200	9.200			782	782	
S. Paulo Railway					4.784	55.197.749	55.202.533	45	478	20.363.538	20.364.016	2				
Mogyana	63.676.413	3.839.862	67.516.275	7						28.246	28.246		1.393	70.678	72.071	
Rio Claro	28.883.651	1.129.032	30.012.683	37	72	39.928	40.000						722	25.923	26.645	
Ituana						133.241	133.241		100	115.187	115.287	15				
Central					20	99.821	99.841	2		36.357	36.357	96				
Sorocabana						899.587	899.587			124.917	124.917					
Bragantina						22.127	22.127			7.335	7.335					
Descalvadense	5.432.391	156.453	5.588.844		60	6.475	6.535			2.332	2.332		60	30	90	
Itatibense	3.526.452	329.865	3.856.317			50.319	50.319			10.692	10.692		63	5.252	5.315	
Santa Rita	3.206.452	154.698	3.361.150			371	371		40	811	851			77	77	
Somma	110.751.535	5.861.838	116.613.373	44	6.794	56.450.490	56.457.284	47	618	20.698.615	20.699.233	113	3.238	101.742	104.980	
Total geral	157.578.927	20.406.401	177.985.328	629	7.183	57.735.176	57.742.359	69	618	23.538.733	23.539.351	133	4.800	334.409	339.209	1

DE	CENTRAL				SOROCABANA				BRAGANTINA				ITATIBENSE				DE
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		
	kilos				kilos				kilos				kilos				
Jundiahy														94.546	94.546		Jundiahy
Louveira						100	100							5.000	5.000		Louveira
Rocinha									60		60			3.786	3.786		Rocinha
Vallinhos	41	1.535	1.576										60	4.749	4.809		Vallinhos
Campinas		22.987	22.987			31.144	31.144			40.719	40.719			227.133	227.133		Campinas
Bôa Vista						215	215			129	129						Bôa Vista
Rebouças						386	386							727	727		Rebouças
Santa Barbara		945	945			3.331	3.331			17.612	17.612			27.768	27.768		Santa Barbara
Tatú										15.000	15.000						Tatú
Limeira	45	150	195			3.260	3.260			1.500	1.500			5.000	5.000		Limeira
Cordeiro																	Cordeiro
Santa Gertrudes		505	505			35	35										Santa Gertrudes
Rio Claro					960	1.044	2.004			1.360	1.360			318	318		Rio Claro
Remanso														1.348	1.348		Remanso
Araras														47.043	47.043		Araras
Goabiroba		46	46			8	8										Goabiroba
S. Bento						18	18							84	84		S. Bento
Leme	698		698			145	145							272	272		Leme
Pirassununga						45	45			650	650			1.228	1.228		Pirassununga
Emas																	Emas
Baguassú																	Baguassú
Porto Ferreira	1.150	83	1.233			366	366							1.821	1.821		Porto Ferreira
Descalvado		199	199		306	4.728	5.134										Descalvado
Somma	1.934	26.450	28.384		1.266	44.925	46.191		60	76.970	77.030		60	420.823	420.883		Somma
Paulista Fluvial						428	428							11	11		Paulista Fluvial
S. Paulo Railway														3.113.316	3.113.316		S. Paulo Railway
Mogyana	292	58.573	58.865		538	11.923	12.461		16	15.104	15.120		775	18.342	19.117		Mogyana
Rio Claro	382	45.293	45.675		1.968	6.841	8.809			195	195		34	2.226	2.260	3	Rio Claro
Ituana														9.075	9.075		Ituana
Central														666	666		Central
Sorocabana														72.972	72.972		Sorocabana
Bragantina														20.539	20.539	107	Bragantina
Descalvadense		62	62			218	218										Descalvadense
Itatibense	60	288	348			2.547	2.547			3.794	3.794						Itatibense
Santa Rita	323	525	848			839	839						36		36		Santa Rita
Somma	1.057	104.741	105.798		2.506	22.796	25.302		16	19.093	19.109		845	3.237.147	3.237.992	110	Somma
Total geral	2.991	131.191	134.182		3.772	67.721	71.493		76	96.063	96.139		905	3.657.970	3.658.875	110	Total geral

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. P. Garcia,
Secretario.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(Annexo N.º 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 1m. 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

| PARA | PAULISTA (FERREA) Viajantes 1.ª Classe | PAULISTA (FERREA) Viajantes 2.ª Classe | PAULISTA (FERREA) Viajantes Total | PAULISTA (FERREA) Bagagens e encommendas | PAULISTA (FERREA) Animaes em trens de passageiros | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes Total | PAULISTA (FLUVIAL) Bagagens e encommendas | PAULISTA (FLUVIAL) Animaes em trens de passageiros | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes Total | PAULISTA (Descalvadense) Bagagens e encommendas | PAULISTA (Descalvadense) Animaes em trens de cargas | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes Total | PAULISTA (SANTA RITA) Bagagens e encommendas | PAULISTA (SANTA RITA) Animaes | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes 1.ª Classe | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes 2.ª Classe | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes Total | SÃO PAULO RAILWAY Bagagens e encommendas | SÃO PAULO RAILWAY Animaes | MOGYANA Viajantes 1.ª Classe | MOGYANA Viajantes 2.ª Classe | MOGYANA Viajantes Total | MOGYANA Bagagens e encommendas | MOGYANA Animaes | RIO CLARO Viajantes 1.ª Cl. | RIO CLARO Viajantes 2.ª Cl. | RIO CLARO Viajantes Total | RIO CLARO Bagagens e encommendas | RIO CLARO Animaes | ITUANA Viajantes 1.ª Cl. | ITUANA Viajantes 2.ª Cl. | ITUANA Viajantes Total | ITUANA Bagagens e encommendas | ITUANA Animaes | CENTRAL Viajantes 1.ª Cl. | CENTRAL Viajantes 2.ª Cl. | CENTRAL Viajantes Total | CENTRAL Bagagens e encommendas | CENTRAL Animaes | SOROCABANA Viajantes 1.ª Cl. | SOROCABANA Viajantes 2.ª Cl. | SOROCABANA Viajantes Total | SOROCABANA Bagagens e encommendas | SOROCABANA Animaes em trens de passageiros | BRAGANTINA Viajantes 1.ª Cl. | BRAGANTINA Viajantes 2.ª Cl. | BRAGANTINA Viajantes Total | BRAGANTINA Bagagens e encommendas | BRAGANTINA Animaes em trens de passageiros | ITATIBENSE Viajantes 1.ª Cl. | ITATIBENSE Viajantes 2.ª Cl. | ITATIBENSE Viajantes Total | ITATIBENSE Bagagens e encommendas | ITATIBENSE Animaes em trens de passageiros | PARA |
|---|---|---

(Annexo N.º 6)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 0m. 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (Descalvadense)					PAULISTA (SANTA RITA)					PAULISTA (FERREA)					SÃO PAULO RAILWAY				
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Descalvadense				kilos					kilos					kilos					kilos	
Descalvado	1.198	8.633	9.831	34.690	41															
S. Miguel																				
Salto do Pantano	238	2.167	2.405	7.324	20									1.012	3				1.379	1
Aurora	627	3.191	3.818	8.834	25				427					1.864	11				2.650	
Somma	2.063	13.991	16.054	50.848	86				427					2.876	14				4.029	1
Santa Rita																				
Porto Ferreira						182	5.706	5.888	25.590	30										
Santa Rita					2	120	5.227	5.347	12.913	23	51	286½	337½	6.593	7	89	123	212	3.192	3
Somma					2	302	10.933	11.235	38.503	53	51	286½	337½	6.593	7	89	123	212	3.192	3
Paulista Fluvial				6.381	21	98½	239½	338	9.853	10										
Paulista Ferrea																				
S. Paulo Railway				3.789			12	12	10.778	3										
Mogyana									157											
Rio Claro				130					699	2										
Ituana									84											
Central				44					50											
Sorocabana																				
Bragantina																				
Descalvadense									427											
Itatibense																				
Somma				10.344	21	98½	251½	350	22.048	15										

DE	RIO CLARO					MOGYANA					ITUANA					SOROCABANA					CENTRAL					DE
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			
Descalvadense				kilos					kilos					kilos					kilos					kilos		**Descalvadense**
Descalvado																										Descalvado
S. Miguel																										S. Miguel
Salto do Pantano				224					131					48												Salto do Pantano
Aurora				71																						Aurora
Somma				295					131					48												Somma
Santa Rita																										**Santa Rita**
Porto Ferreira																										Porto Ferreira
Santa Rita	8	1	9	777					148					161					8					57		Santa Rita
Somma	8	1	9	777					148					161					8					57		Somma
Paulista Fluvial																										Paulista Fluvial
Paulista Ferrea																										Paulista Ferrea
S. Paulo Railway																										São Paulo Railway
Mogyana																										Mogyana
Rio Claro																										Rio Claro
Ituana																										Ituana
Central																										Central
Sorocabana																										Sorocabana
Bragantina																										Bragantina
Descalvadense																										Descalvadense
Itatibense																										Itatibense
Somma																										Somma

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. P. Garcia,
SECRETARIO.

M. P. Torres Neves,
INSPECTOR GERAL.

(Annexo N.º 7)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 0m. 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (Descalvadense)					PAULISTA (SANTA RITA)					PAULISTA (FERREA)				
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Descalvadense				kilos					kilos					kilos	
Descalvado	855	5.237	6.092	15.095	44	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
S. Miguel	146	1.614	1.760	3.098	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Salto do Pantano	536	2.812	3.348	16.111	14	...	...	...	...	...	...	...	...	2.257	7
Aurora	526	4.328	4.854	16.544	22	...	...	...	...	2	...	...	...	4.124	14
Somma	2.063	13.991	16.054	50.848	86	...	...	...	...	2	...	...	...	6.381	21
Santa Rita															
Porto Ferreira	...	...	...	...	...	120	5.227	5.347	12.913	23	...	...	...	...	...
Santa Rita	...	...	...	427	...	182	5.706	5.888	25.590	30	98½	239½	338	9.853	10
Somma	...	...	...	427	...	302	10.933	11.235	38.503	53	98½	239½	338	9.853	10

PARA	SÃO PAULO RAILWAY					RIO CLARO				
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Descalvadense				kilos					kilos	
Descalvado	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
S. Miguel	...	...	...	134	...	...	...	...	...	...
Salto do Pantano	...	...	...	213	...	...	...	...	77	...
Aurora	...	...	...	3.442	...	...	...	...	53	...
Somma	...	...	...	3.789	...	...	...	...	130	...
Santa Rita										
Porto Ferreira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Rita	...	12	12	10.778	3	...	...	...	699	2
Somma	...	12	12	10.778	3	...	...	...	699	2

PARA	MOGYANA					ITUANA				
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Classe	2.ª Classe	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Descalvadense				kilos					kilos	
Descalvado	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
S. Miguel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Salto do Pantano	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Aurora	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Somma	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Rita										
Porto Ferreira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Rita	...	...	...	157	...	...	...	...	84	...
Somma	...	...	...	157	...	...	...	...	84	...

PARA	SOROCABANA					CENTRAL				
	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total			1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total		
Descalvadense				kilos					kilos	
Descalvado	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
S. Miguel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Salto do Pantano	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Aurora	...	...	...	...	...	...	...	...	44	...
Somma	...	...	...	...	...	...	...	...	44	...
Santa Rita										
Porto Ferreira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Rita	...	...	...	...	...	...	...	...	50	...
Somma	...	...	...	...	...	...	...	...	50	...

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. F. Garcia,
SECRETARIO.

M. P. Torres Neves,
INSPECTOR GERAL.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 1m. 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

| DE | PAULISTA (FERREA) Viajantes 1.ª Classe | PAULISTA (FERREA) Viajantes 2.ª Classe | PAULISTA (FERREA) Viajantes Total | PAULISTA (FERREA) Bagagens e encommendas | PAULISTA (FERREA) Animaes em trens de passageiros | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes Total | PAULISTA (FLUVIAL) Bagagens e encommendas | PAULISTA (FLUVIAL) Animaes em trens de passageiros | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (Descalvadense) Viajantes Total | PAULISTA (Descalvadense) Bagagens e encommendas | PAULISTA (Descalvadense) Animaes em trens de passageiros | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes 1.ª Cl. | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes 2.ª Cl. | PAULISTA (SANTA RITA) Viajantes Total | PAULISTA (SANTA RITA) Bagagens e encommendas | PAULISTA (SANTA RITA) Animaes em trens de passageiros | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes 1.ª Classe | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes 2.ª Classe | SÃO PAULO RAILWAY Viajantes Total | SÃO PAULO RAILWAY Bagagens e encommendas | SÃO PAULO RAILWAY Animaes em trens de passageiros | MOGYANA Viajantes 1.ª Classe | MOGYANA Viajantes 2.ª Classe | MOGYANA Viajantes Total | MOGYANA Bagagens e encommendas | MOGYANA Animaes em trens de passageiros | RIO CLARO Viajantes 1.ª Cl. | RIO CLARO Viajantes 2.ª Cl. | RIO CLARO Viajantes Total | RIO CLARO Bagagens e encommendas | RIO CLARO Animaes em trens de passageiros | ITUANA Viajantes 1.ª Cl. | ITUANA Viajantes 2.ª Cl. | ITUANA Viajantes Total | ITUANA Bagagens e encommendas | ITUANA Animaes em trens de passageiros | CENTRAL Viajantes 1.ª Cl. | CENTRAL Viajantes 2.ª Cl. | CENTRAL Viajantes Total | CENTRAL Bagagens e encommendas | CENTRAL Animaes em trens de passageiros | SOROCABANA Viajantes 1.ª Cl. | SOROCABANA Viajantes 1.ª Cl. | SOROCABANA Viajantes Total | SOROCABANA Bagagens e encommendas | SOROCABANA Animaes em trens de passageiros | BRAGANTINA Viajantes 1.ª Cl. | BRAGANTINA Viajantes 2.ª Cl. | BRAGANTINA Viajantes Total | BRAGANTINA Bagagens e encommendas | BRAGANTINA Animaes em trens de passageiros | ITATIBENSE Viajantes 1.ª Cl. | ITATIBENSE Viajantes 2.ª Cl. | ITATIBENSE Viajantes Total | ITATIBENSE Bagagens e encommendas | ITATIBENSE Animaes em trens de passageiros | DE |
|---|---|---

(Annexo N.º 9)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 1m. 60

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA)				PAULISTA (FLUVIAL)				PAULISTA (DESCALVADENSE)				PAULISTA (SANTA RITA)			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos				kilos			
Jundiahy	...	...	1.079.340	7	...	17	17	...	...	...	820	...	...	106	106	...
Louveira	...	...	168.601	21	...	20.660	...	...	...	...	140	...	...	...	...	...
Rocinha	...	...	395.282		...	...	20.660	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vallinhos	...	...	1.057.189	112	...	1.050	1.050	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Campinas	...	...	15.081.604	126	155	53 841	53.996	...	...	...	20 852	...	422	33.197	33.619	...
Bôa Vista	...	...	34.606	...	...	...	...	...	...	...	28	...	...	...	...	...
Rebouças	...	...	434.584	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Barbara	...	...	932.169	3	...	104	104	...	...	...	...	...	...	931	931	...
Tatú	...	...	429.190	13	...	...	...	...	...	...	6 795	...	...	177	177	...
Limeira	...	...	1.115.698	73	60	1.612	1.672	...	...	...	1.969	...	...	1.010	1.010	...
Cordeiro	...	...	515.288	55	6.120	20	6.140	...	...	...	50	...	19.014	4.209	23.223	...
Santa Gertrudes	...	...	169.556	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rio Claro	...	...	1.560.971	27	165	15.126	15.291	...	...	...	1 661	...	61	821	882	...
Remanso	...	...	123.412	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Araras	...	...	618.797	16	...	21.960	21.960	...	...	...	...	...	60	450	510	...
Goabiroba	...	...	165.553	1	150	27	177	...	...	...	...	...	...	...	...	...
S. Bento	...	...	50.989	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leme	...	...	539 218	5	...	564	564	...	...	...	782	...	...	629	629	...
Pirassununga	...	...	727 887	209	...	50.566	50.566	...	...	...	7.691	...	385	15.955	16.340	...
Emas	...	...	276.345	...	...	540	540	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bagnassú	...	...	40.123		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Porto Ferreira	...	...	796.631	295	...	...	...	...	...	...	578	...	...	...	...	...
Descalvado	...	...	1.050.167	62	60	42.462	42.522	...	...	...	...	...	...	2.713	2.713	...
Somma	...	...	27.363.200	940	6.710	208.549	215.259	...	...	...	41.366	...	19.942	60.198	80.140	...

PARA	SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA				RIO CLARO				ITUANA			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos				kilos			
Jundiahy	...	...	...	...	270	59.200	59.470	19	6.710	19.297	26.007	11	...	...	...	...
Louveira	...	113.831	113.831	...	...	1 708	1.708	...	...	262	362	...	...	2.469	2.469	...
Rocinha	...	296.368	296.368	...	...	12.468	12.468	...	...	1.348	1.348	...	...	670	670	...
Vallinhos	50	533.373	533.423	17	...	10.451	10.451	...	...	1.341	1.341	...	...	13.043	13.043	20
Campinas	1.437	42.923.065	42.924.502	95	...	...	...	...	271	144.704	144.975	44	209	771.356	771.565	...
Bôa Vista	...	1.189	1.189	...	...	253	253	...	...	161	161	...	...	...	...	...
Rebouças	...	167.964	167.964	...	60	10.313	10.373	...	...	2.203	2.203	...	...	1.732	1 732	...
Santa Barbara	120	658.618	658.738	...	42	68.378	68.420	27	...	10.201	10.201	...	82	922	1.004	...
Tatú	...	79.123	79.123	...	...	150	150	...	...	9.478	9.478	...	...	...	...	...
Limeira	...	2.366.450	2.366.450	...	210	17.786	17.996	...	...	54.185	54.185	2	...	6.567	6.567	...
Cordeiro	...	310.690	310.690	...	...	1.861	1.861	...	6.023	23.897	29.920	...	...	576	576	...
Santa Gertrudes	...	96 094	96.094	...	...	1.130	1.130	...	...	10.342	10.342	...	...	311	311	...
Rio Claro	...	7 041.073	7.041.073	...	214	21.556	21.770	...	...	...	...	...	60	32.873	32.933	...
Remanso	...	41.023	41.023	...	...	3 418	3 418	...	...	624	624	...	...	304	304	...
Araras	...	1 115.592	1.115.592	...	...	21.757	21.757	...	187	8.355	8.542	...	...	18.943	18.943	...
Goabiroba	...	302.635	302.635	...	...	6.411	6.411	...	...	582	582	...	...	1.731	1.731	...
S. Bento	...	77 976	77.976	...	76	...	76	...	...	334	334	...	...	2.061	2.061	...
Leme	...	716.591	716.591	...	...	3.169	3.169	...	...	122	122	...	...	3.318	3.318	...
Pirassununga	235	1.691.957	1.692.192	...	...	12.739	12.739	...	...	6.398	6.398	...	56	35.612	35.668	153
Emas	...	540.752	540.752	...	...	469	469	...	...	161	161	...	211	729	940	...
Bagnassú	...	43.128	43.128	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Porto Ferreira	...	1 857.595	1.857.595	...	...	2.253	2.253	...	...	1.366	1.366	...	...	3.032	3.032	...
Descalvado	...	2.320.444	2.320.444	...	...	9.005	9.005	...	...	12.171	12.171	...	...	13.179	13 179	...
Somma	1.842	63.295.531	63.297.373	112	872	264.465	265.347	46	13 191	307.532	320.723	57	618	909 428	910 046	173

PARA	CENTRAL				SOROCABANA				BRAGANTINA				ITATIBENSE				PARA
	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	MERCADORIAS			Animaes em trens de cargas	
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		
	kilos				kilos				kilos								
Jundiahy	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34.921	25.598	60.519	...	Jundiahy
Louveira	...	1.275	1.275	...	...	60	60	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Louveira
Rocinha	...	75	75	...	...	49	49	...	...	3.026	3.026	...	...	8.548	8.548	...	Rocinha
Vallinhos	...	1.191	1.191	...	...	16.798	16.798	...	...	2.262	2.262	...	...	1.912	1.912	...	Vallinhos
Campinas	...	84.867	84.867	...	29	872.128	872.157	...	...	128.577	128 577	669	665	51.892	52.557	15	Campinas
Bôa Vista	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.231	2.231	...	...	...	...	...	Bôa Vista
Rebouças	...	...	...	...	...	850	850	...	...	...	...	...	...	1.048	1.048	...	Rebouças
Santa Barbara	...	1.293	1.293	...	...	12.478	12.478	...	...	2.088	2.088	...	...	8.307	8.307	...	Santa Barbara
Tatú	...	1.602	1 602	...	...	77	77	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Tatú
Limeira	...	11.688	11.688	...	...	4.910	4.910	...	...	16.552	16.552	...	...	1.098	1.098	...	Limeira
Cordeiro	...	495	495	...	...	70	70	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Cordeiro
Santa Gertrudes	...	838	838	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	642	642	...	Santa Gertrudes
Rio Claro	...	7.250	7.250	...	...	11.962	11.962	...	...	7.676	7.676	...	60	5 163	5.223	...	Rio Claro
Remanso	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Remanso
Araras	...	1.755	1.755	...	...	1.565	1.565	...	...	3.812	3.812	...	...	...	...	...	Araras
Goabiroba	...	...	...	...	...	5.206	5.206	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Goabiroba
S. Bento	...	...	...	...	...	355	355	...	...	...	...	...	...	...	...	...	S. Bento
Leme	...	1.369	1.369	...	...	4.063	4.063	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Leme
Pirassununga	...	3.544	3.544	...	...	3.632	3.632	...	...	4.174	4.174	61	...	1 834	1.834	...	Pirassununga
Emas	...	1.466	1.466	...	...	5 303	5.303	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Emas
Bagnassú	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Bagnassú
Porto Ferreira	...	3.641	3.641	1	...	1.243	1.243	...	...	360	360	...	...	258	258	...	Porto Ferreira
Descalvado	...	4.303	4.303	...	...	33 912	33.912	...	...	181	181	...	...	19	19	...	Descalvado
Somma	...	126.652	126 652	1	29	974.661	974.690	...	...	170.939	170.939	730	35.646	106.319	141 965	15	Somma

M. P. Garcia,
Secretario.

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

102

(Annexo N.º 10)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 0m. 60

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (DESCALVADENSE) MERCADORIAS			PAULISTA (SANTA RITA) MERCADORIAS			PAULISTA (FERREA) MERCADORIAS			PAULISTA (FLUVIAL) MERCADORIAS			SÃO PAULO RAILWAY MERCADORIAS			RIO CLARO MERCADORIAS			MOGYANA MERCADORIAS			ITUANA MERCADORIAS			SOROCABANA MERCADORIAS			CENTRAL MERCADORIAS			ITATIBENSE MERCADORIAS			DESCALVADENSE MERCADORIAS			DE
	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	
Descalvadense			kilos			kilos			kilos			kilos	kilos				kilos			kilos			kilos			kilos			kilos								**Descalvadense**
Descalvado			282.703																																		Descalvado
S. Miguel			2.170						158				207.810	171	207.981																						S. Miguel
S. Pantano			51.925						22.904				2.128.445	20.506	2.148.951		1.439	1.439		80	80		30	30		218	218										S. Pantano
Aurora			29.128						17.913		59	59	2.441.323	14.190	2.445.513		467	467		3.207	3.207								62	62							Aurora
Somma			365.926						40.975		59	59	4.777.578	34.867	4.812.445		1.906	1.906		3.287	3.287		30	30		218	218		62	62							Somma
Santa Rita																																					**Santa Rita**
Porto Ferreira						641.770																															Porto Ferreira
Santa Rita						370.673	19.942	60.198	80.140				3.206.452	154.698	3.361.150	40	811	851		371	371		77	77		839	839	323	525	848	36		36				Santa Rita
Somma						1.012.443	19.942	60.198	80.140				3.206.452	154.698	3.361.150	40	811	851		371	371		77	77		839	839	323	525	848	36		36				Somma
Paulista Ferrea		108.369	108.369		206.003	206.003																															Paulista Ferrea
» Fluvial		1.326	1.326																																		» Fluvial
S. Paulo Railway		394.896	394.896		715.417	715.417																															S. Paulo Railway
Mogyana		190	190		1.108	1.109																															Mogyana
Rio Claro		515	515		121	121																															Rio Claro
Ituana		706	706		475	475																															Ituana
Central					82	82																															Central
Sorocabana		72	72																																		Sorocabana
Bragantina					1.000	1.000																															Bragantina
Descalvadense					455	455																															Descalvadense
Itatibense																																					Itatibense
Somma		506.074	506.074		924.662	924.662																															Somma

M. P. Garcia,
Secretario.

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

(10)

(Annexo N.º 11)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

Bitola de 0m. 60

PARA	DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS																																				PARA
	PAULISTA (Descalvadense)			PAULISTA (SANTA RITA)			PAULISTA (FERREA)			PAULISTA (FLUVIAL)			SÃO PAULO RAILWAY			RIO CLARO			MOGYANA			ITUANA			SOROCABANA			CENTRAL			ITATIBENSE			DESCALVADENSE			
	MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			MERCADORIAS			
	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	
Descalvadense			kilos					kilos			kilos			kilos			kilos			kilos			kilos			kilos			kilos			kilos			kilos		**Descalvadense**
Descalvado			34.802																																		Descalvado
S. Miguel			84.837											1.370	1.370																						S. Miguel
S. Pantano			116.154					70.610	70.610					247.876	247.876								601	601													S. Pantano
Aurora			130.133					37.759	37.759		1.326	1.326		145.650	145.650		515	515		190	190		105	105		72	72										Aurora
Somma			365.526					108.369	108.369		1.326	1.326		394.896	394.896		515	515		190	190		706	706		72	72										Somma
Santa Rita																																					**Santa Rita**
Porto Ferreira						370.673																															Porto Ferreira
Santa Rita						641.770		206.003	206.003					715.417	715.417		121	121		1.109	1.109		475	475					82	82		455	455		1.000	1.000	Santa Rita
Somma						1.012.443		206.003	206.003					715.417	715.417		121	121		1.109	1.109		475	475					82	82		455	455		1.000	1.000	Somma

M. P. Garcia,
Secretario.

Campinas, 15 de Abril de 1892.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

104

ANNEXO N. 5

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS

DA

VIA FLUVIAL

105

NAVEGAÇÃO

Conforme haviamos previsto, o serviço da navegação no rio Mogy-guassú continúa a prosperar.

Em 1891 foram transportadas mais 57.600 arrobas de café do que em 1890. Muito maior foi o crescimento do trafego de importação, que attingiu a 2.054 toneladas, sem comprehender o sal da Companhia. Esse augmentou tambem de 104 toneladas. O transporte de bagagens e encommendas cresceu de 14 toneladas, e de 28 o numero de passageiros, cujo movimento continúa sem importancia.

A receita da via-fluvial foi de 199:107$760 ou 66:221$094 mais do que em 1890. Ainda accusou o movimento fluvial um *deficit* de 25:019$814, ou já inferior de 22:816$748 ao do anno de 1890. Aquelle *deficit* teria desapparecido si motivos bastante ponderosos não tivessem obrigado a augmentar de 43:404$346 a despeza da navegação em 1891.

E' bem provavel que, do corrente anno em diante, a via fluvial comece a dar saldos.

O serviço do trafego fez-se com toda a regularidade e presteza, mesmo no tempo da safra, não se reproduzindo as queixas de 1890. Concorreu para esse resultado o augmento do material fluctuante e sua melhor utilisação, em consequencia das aguas não terem baixado como no referido anno.

O desenvolvimento da navegação vae tambem influir na renda da via ferrea de 1,^{m}60 de bitola, da qual ella é tributaria.

Segundo consta de nosso relatorio sobre as vias ferreas, as cargas despachadas e recebidas em 1891 nas estações da via fluvial e que por aquellas transitaram, deram-lhe a renda de 293:348$920, superior de 63:481$300 á arrecadada em 1890.

Póde ser computada em mais de 200:000$000 a quota com que a navegação concorreu em 1891 para a renda liquida da Companhia.

Passo a transcrever integralmente o bem elaborado relatorio do distincto e dedicado Chefe da navegação, que contêm as mais completas informações sobre o importante serviço fluvial do rio Mogy-guassú.

Campinas 15 de Abril de 1892.

M. P. Torres Neves.

I

EXTENSÃO EM TRAFEGO E CONTABILIDADE

CUSTO DA LINHA FLUVIAL

O serviço da navegação do Rio Mogy-guassú é feito desde Porto Ferreira até Pontal, no Rio Pardo, na extensão de 200 kilometros. A estação inicial fica á margem esquerda do rio Mogy-guassû, e a terminal á margem direita do Rio Pardo, um kilometro acima da fóz do Mogy-guassú.

Até 31 de Dezembro de 1891 havia despendido a Companhia com o serviço da navegação, conforme o balanço encerrado naquella data, a importancia de 2.334:221$333, sendo 509:562$683 durante o anno que findou.

Mostra este total que o custo médio por kilometro da via fluvial até áquella data foi de 11:671$106.

RECEITA

A receita propria da navegação em 1891 foi de...	199:107$760
Em 1890 fôra de	132:886$666
Differença para mais	66:221$094

Tem-se continuado o mesmo systema de escripturação do anno anterior, isto é, discrimina-se rigorosamente da receita total da Companhia a quota pertencente á navegação.

Confirmão-se, portanto, as previsões feitas em relação á prosperidade da via fluvial. Nem podia ser de outro modo, attendendo-se á fertilidade da zona servida, cuja producção ainda está muito longe de attingir seu pleno desenvolvimento.

A receita de navegação em 1891 é assim discriminada:

Passageiros	734	2:841$610
Vapores especiaes	7	620$000
Bagagens e encommendas	33.478 kilos	2:111$550
Animaes	65 »	51$220
Mercadorias (café)	6.035.494 »	71:976$370
» (diversos)	6.757.524 »	99:923$970
Telegrapho		4:141$030
Armazenagens		1$950
Multas		116$000
Arrecadação de impostos		670$190
Renda de proprios		820$000
Carga e descarga de lanchas		1$000
Renda de balsas		615$500
Venda de objectos abandonados á Companhia		60$000
Lucro na venda de sal		13:631$280
Venda de impressos		$360
» » terrenos em Porto Ferreira		1:249$550
» » materiaes velhos		276$180
		199:107$760

107

As differentes verbas de receita dão as seguintes relações por cento comparadas com a receita total:

Passageiros	1,427
Vapores especiaes	0,311
Bagagens e encommendas	1.060
Animaes	0,026
Mercadorias (café)	36,149
» (diversas)	50,186
Telegrapho	2,080
Armazenagens	0,001
Multas	0,058
Arrecadação de impostos	0,3364
Carga e descarga de lancha	0,0005
Renda de proprios	0.412
» » balsas	0,310
Venda de objectos abandonados á Companhia	0,030
Lucro na venda de sal	6,846
Venda de impressos	0,001
» » terrenos em P. Ferreira	0,628
» » materiaes velhos	0,139
	100,000

A receita média da navegação por unidade de trabalho em 1891 foi:

Por kilometro de linha em trafego	995$538
» vapor-kilometro	4$585
« lancha-kilometro	1$213

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso dos viajantes, bagagens, animaes e mercadorias.

DESIGNAÇÃO	1891—Receita por				1890—Receita por			
	Passageiro, animal ou tonelada embarcada	Passageiro, animal ou tonelada kilometro	Vapor-kilometro	Lancha-kilometro	Passageiro, animal ou tonelada embarcada	Passageiro, animal ou tonelada kilometro	Vapor-kilometro	Lancha kilometro
Passageiros	3$871	$096	$065	$017	3$231	$099	$043	$015
Animaes	$800	$024	$001,1	$000,3	1$374	$036	$000,5	$000,2
Bagagens e encommendas	63$031	$702	$048	$013	49$196	$829	$018	$006
Mercadorias (café)	11$925	$168	1$658	$439	11$372	$186	1$134	$399
» (diversas)	14$788	$103	2$301	$609	13$427	$096	1$195	$420
Total das mercadorias	13$437	$123	3$959	1$049	12$341	$125	2$329	$819

Quantidades e productos do café transportado em 1890 e 1891

ANNOS	Quantidade de toneladas	Percursos	PRODUCTOS			Differanças % das quantidades	
			Total	Por Tonelada	Por Tonelada kilomet.	Para mais	Para menos
1890...	5271	322632	59:945$850	11$372	$186		
1891...	6035	427107	71:976$370	11$925	$168	14,5%	

Forão estes os productos médios do passageiro e tonelada de bagagens e encommendas e mercadorias embarcadas:

ANNOS	PRODUCTOS MÉDIOS					
	Do passageiro		Da tonelada de bagagens e encommendas		Da tonelada de mercadorias	
	Embarcado	Kilometro	Embarcada	Kilometro	Embarcada	Kilometro
1890...	3$231	$099	49$196	$829	12$341	$125
1891...	3$871	$096	63$031	$702	13$437	$123

Apreciando o movimento geral do trafego chega-se ás seguintes conclusões :

PASSAGEIROS

ANNOS	Numero	Receita	Differenças	
			Do numero	Da receita
1886.....	139			
1887.....	315		+ 176	
1888.....	333		+ 18	
1889.....	690	2:177$480	+ 357	
1890.....	706	2:281$100	+ 16	+ 103$620
1891.....	734	2:841$610	+ 28	+ 560$510

Além disto houve sete viagens de vapores especiaes, fretados por particulares, o que deixou a renda de 620$000. Os vapores especiaes tiverão estes destinos:

2 de Porto Ferreira a Prainha.
2 » « » » Porto Amaral.
1 » » Amaral » Porto Ferreira.
2 » » Ferreira » Porto Cunha Bueno.

Continúa em crescimento o movimento de passageiros, mas este trafego não tem importancia para a navegação que visa quasi exclusivamente o transporte de mercadorias.

Além dos passageiros indicados forão transportados em 1891 gratuitamente 763 immigrantes que, si tivessem pago as respectivas passagens, darião a renda de 4:318$000.

Desde 1887 tem sido transportado gratuitamente o seguinte numero de immigrantes:

ANNOS	Numero	Receita que deixou de ser arrecadada
1887	168	369$540
1888	756	2:190$000
1889	378	2:347$000
1890	532	1:430$000
1891	763	4:318$000
	2597	10:654$540

Para emissão de bilhetes de passagens não ha trafego mutuo nem com a ferrea nem com as linhas estranhas.

MERCADORIAS

A distribuição das mercadorias transportadas em 1891 pela procedencia e destino foi a seguinte:

109

DESIGNAÇÕES			A's estações fluviaes	A's estações da via ferrea	A's linhas estranhas
Das estações fluviaes	Animaes		60	4	—
	Bagagens e encomm.		8.072 kg.	570 kg.	1057 kg.
	Mercadorias	Café	750 »	6.710 »	6.028.034 »
		Sal	—	—	—
		Diversos	235.361 »	208.549 »	264.547 »
	Total das mercadorias		236.111 »	215.259 »	6.292.581 »
Das estações da via ferrea	Animaes		1		
	Bagagens e encomm.		3.697 »		
	Mercadorias	Café	—		
		Sal	8.065 »		
		Diversos	649.857 »		
	Total das mercadorias		657.922 «		
Das linhas estranhas	Animaes		—		
	Bagagens e encomm.		20.082 »		
	Mercadorias	Café	—		
		Sal	1.497.529 »		
		Diversos	3.893.616 »		
	Total das mercadorias		5.391.145 »		

Consta do seguinte quadro o peso das mercadorias transportadas desde 1886:

ANNOS	Café Toneladas	Sal Toneladas	Diversos Toneladas	Total Toneladas
1886	2017	457	346	2820
1887	3638	500	1285	5423
1888	4039	439	1897	6375
1889	5952	303	3303	9558
1890	5271	1316	3388	9975
1991	6035	1506	5252	12.793

Neste quadro não está incluido o sal transportado pela Companhia para ser vendido por sua conta nas tres ultimas estações.

Feita esta inclusão, o referido quadro ficará assim organisado:

ANNOS	Café Toneladas	Sal Toneladas	Diversos Toneladas	Total Toneladas
1886	2017	457	346	2820
1887	3638	2760	1285	7683
1888	4039	1943	1897	7879
1889	5952	2250	3303	11 505
1890	5271	1730	3388	10.389
1891	6035	2024	5252	13.311

Apezar de continuar em vigor o accôrdo feito com o negociante de Pontal, José Joaquim Ferreira Junior, tendo essa estação recebido em 1891 1310725 kilogrammas deste genero, contra 1160606 em 1890, augmentou o peso do sal transportado por conta da Companhia, devido isto principalmente ao grande consumo por parte do commercio da villa de Jaboticabal. Com effeito, tendo sido de 414 toneladas o peso do sal vendido pela Companhia em 1890, foi de 518 toneladas em 1891 ou mais 104 toneladas, deixando um lucro de 13:631$280 ou 6$846 °/₀ da receita da navegação.

Em 1890 o peso do café transportado apresentara uma diminuição de 681 toneladas sobre o de 1889. No relatorio daquelle anno considerei essa diminuição como consequencia da difficuldade de transporte devida á extraordinaria secca que então se manifestou e, portanto, sendo devido o decrescimento a causa puramente occasional lembrei que não podia deixar de ser passageira a diminuicão. Como V. S. vê, os algarismos do quadro acima confirmão inteiramente esta previsão. Em 1891, não tendo descido além de 0.^{m}63 a altura d'agua e tendo sido feito o serviço de transporte com toda celeridade, o peso do café transportado excedeu de 764 toneladas ao peso de 1890.

O peso de diversas mercadorias, que em 1890 apenas excedera de 85 toneladas ao peso transportado em 1889, attingiu em 1891 a 5252 toneladas, isto é, apresentou, em relação a 1890 um excesso de 1864 toneladas.

140

Resumindo, o movimento total de cargas em 1891 apresenta um excesso de 2922 toneladas sobre o peso transportado em 1890, que entretanto fôra inferior ao de 1889 em 1116 toneladas, apresentando, pois, um excesso de 1806 toneladas, mesmo em relação a esse anno.

Taes algarismos bem mostram a prosperidade deste ramo de serviço e os resultados directos e indirectos que a Companhia delle aufere.

Confrontando, para maior clareza, os differentes pezos de mercadorias em 1891 com os do anno anterior, verifica-se que houve os seguintes augmentos por cento:

Café	+ 14,5 o/o
Sal	+ 16,9 o/o
Diversas mercadorias	+ 55.0 o/o
Total	+ 28,1 o/o

Comparando com o anno de 1886 o resultado é ainda mais satisfactorio. Acha-se, com effeito:

Café	+ 199,2 o/o
Sal	+ 342,7 o/o
Diversas mercadorias	+ 1417,9 o/o
Total	+ 372,0 o/o

Tenho grande satisfação em levar ao conhecimento de V. S. estes algarismos, dos quaes resalta com maior evidencia o progressivo desenvolvimento do trafego fluvial, cujo movimento ascendente certamente continuará a se accentuar de anno para anno visto o incremento que está tomando a lavoura de café no valle do Mogy-guassú e o seu rapido povoamento, que se traduz pela crescente importação.

O café transportado em 1891 pela linha fluvial teve a seguinte procedencia:

Procedencias	Quantidade em		Receita
	Kilogrammas	Arrobas	
Porto Prainha	638.429	42.562	5:081$620
» Amaral.	1.108.549	73.903	9:882$360
» Pulador	73.496	4.900	808$520
» Cunha Bueno .	1.099.443	73.296	11:930$870
» Jatahy.	811.140	54.076	10:281$550
» Cedro	1.266.620	84.441	17.491$030
» Guatapará	280.776	18.718	3:971$270
» Martinho Prado	432.678	28.845	6:056$640
» Jaboticabal. . . .	324.363	21:625	6:472$510
» Pitangueiras .	—	—	—
» Pontal	—	—	—
	6.035.494	402.366	71:976$370

NOTA. — As duas ultimas estações não exportão café.

Comparando com o anno anterior, o resultado é o seguinte:

Procedencias	em Quantidades kilogrammas			Receita		
	Em 1890	Em 1891	Differenças	Em 1890	Em 1891	Differenças
Porto Prainha	591.467	638.429	+ 46.962	4:705$790	5:081$620	+ 375$830
» Amaral.	945.202	1.108.549	+ 163.347	8:592$990	9:882$360	+ 1:289$370
» Pulador	625.327	73.496	— 551.831	6:705$570	808$520	— 5:897$050
» Cunha Bueno. . .	921.718	1.099.443	+ 177.725	10:136$660	11:930$870	+ 1:794$210
» Jatahy	776.145	811.140	+ 34.995	9:642$980	10:281$550	+ 638$570
» Cedro	828.145	1.266.620	+ 438.475	11:583$020	17:491$030	+ 5:908$010
» Guatapará	156.080	280.776	+ 124.696	2:160$150	3:971$270	+ 1:811$120
» Martinho Prado. .	323.140	432.678	+ 109.538	4:390$020	6:056$640	+ 1:666$620
» Jaboticabal. . . .	103.701	324 363	+ 220.662	2:028$670	6:472$510	+ 4:443$840
» Pitangueiras . . .	—	—	—	—	—	—
» Pontal	—	—	—	—	—	—
	5.270.925	6.035.494	+ 764.569	59:945.850	71:976$370	+ 12:030$520

Como se vê, pela inspecção deste quadro, a unica diminuição deu-se na estação de Pulador, que só esteve aberta durante o mez de Janeiro de 1891.

Distando apenas 5 kilometros de Porto Cunha Bueno, podia ser perfeitamente dispensada, com economia para o custeio. Conforme consta do relatorio de 1890, foi extincta essa estação a 1 de Fevereiro do anno passado. Os cafés que demandavam Porto Pulador naturalmente se dirigiram para Porto Cunha Bueno e alguns talvez preferiram Porto Amaral. E' certo, porém, que, ou por ser demorada a safra ou por ter sido menor nas fazendas servidas por estas duas estações, os augmentos nas mesmas não cobrem ainda a diminuição de Porto Pulador. Não póde haver desvio porque ficão longe as estações da linha do Rio Claro, visto ainda não estar em trafego o Ramal de Agua Vermelha que mais se aproxima. E nem as tarifas da navegação permittiriam tal concurrencia uma vez que não houve alteração nas d'aquella via-ferrea.

Em todas as demais estações augmentou o recebimento de café, sendo notavel o accrescimo nas de Porto Cedro e Porto Jaboticabal, principalmente nesta em que o peso tornou-se mais de duas vezes maior. Produziu-se assim o augmento de 12:030$520 nesta verba de receita.

Os annexos 1, 2, 3, 4, 5 e 6 dão esclarecimentos ainda mais detalhados sobre a receita da via fluvial.

DESPEZA

A despeza da navegação foi:

Em 1891	224:127$574
Em 1890.....	180:723$228
Differença para mais em 1891.....	43:404$346

Estas despezas são assim discriminadas:

Verbas de despeza	1891	1890	DIFFERENÇAS EM 1891	
			Para mais	Para menos
Trafego.....	115:149$610	89:660$584	25:489$026	
Locomoção	95:775$578	85:097$375	10:678$203	
Conservação	2:390$697	.....	2:390$697	
Telegrapho	9:819$909	5:050$849	4:769$060	
Contadoria central	991$780	807$610	184$170	
Reclamações	.....	106$810	.....	106$810
Differença para mais em 1891.	.....	.....	43:404$346	

112

Neste quadro está incluida a despeza feita por conta da navegação nas officinas da via ferrea que importou em 1:180$030, assim distribuidos:

Verbas	Pessoal	Material	Total
Trafego.....	—	—	—
Locomoção.....	578$380	297$660	876$040
Telegrapho....	120$700	72$850	193$550
Conservação...	42$100	68$340	110$440
Total.....	741$180	438$850	1:180$030

A despeza propria de custeio da via fluvial foi:

Em 1891.....	223:135$794
Em 1890.....	179:808$808
Differença para mais em 1891.....	43:326$986

A despeza de 1891 distribue-se assim pelas diversas repartições:

Verbas de despezas	Pessoal	Material	Diversas contas	Total
Trafego....	110:346$460	4:798$270	4$880	115:149$610
Locomoção...	62:219$417	33:432$601	123$560	95:775$578
Conservação...	1:806$217	584$480	--	2:390$697
Telegrapho...	6:247$600	3:362$309	210$000	9:819$909
	180:613$694	42:177$060	338$440	223:135$794

Quadro comparativo da despeza propria de custeio de cada uma das repartições em 1891 e 1890:

Verbas de despeza	1891	1890	DIFFERENÇAS EM 1891	
			Para mais	Para menos
Trafego.....	115:149$610	89:660$554	25:489$026	
Locomoção.....	95:775$578	85:097$375	10:678$203	
Conservação....	2:390$697	.....	2:390$697	
Telegrapho.....	9:819$909	5:050$849	4:769$060	
Differença para mais em 1891.	.....	.....	43:326$986	

Comparando as despezas de custeio separadamente, pessoal e material, chega-se aos seguintes resultados:

Designação	1891	1890	Differenças
Pessoal	180:619$694	138:495$102	+ 42:124$592
Material	42:177$660	41:054$626	+ 1:123$034

O excesso de despeza em 1891 proveiu quasi exclusivamente do augmento geral de vencimentos feito pela Companhia, a partir de 1 de Fevereiro desse anno.

Com effeito o accrescimo de despeza com o pessoal devido aos augmentos de 25 %, 20 %, 15 % e 10 % sobre os vencimentos que vigoraram até 31 de Janeiro de 1891 importou em 38:443$035. Apesar de não se pagar salarios tão elevados aos trabalhadores que entraram em serviço durante o anno de 1891, em todo caso, attendendo ás difficuldades de vida e a que o nivel geral dos salarios soffrera elevação para os trabalhadores já em serviço no começo do anno, fixan-se salarios um pouco mais altos do que os de 1890 e esta differença junta ao accrescimo de 38:443$035 explica o augmento de 42:124$592 na despeza com o pessoal.

A despeza com o material cresceu apenas de 1:123$034, não obstante ter augmentado o peso transportado e o percurso das lanchas e terem encarecido excessivamente, devido ás actuaes e pessimas condições do mercado, os objectos recebidos pelo deposito de materiaes.

Conforme já tive occasião de levar ao conhecimento de V. S., reduzi ao numero estrictamente indispensavel as viagens dos vapores, no intuito de restringir o mais possivel a despeza com o material, e mantive o menor numero admissivel de tripolantes afim de attenuar a despeza com o pessoal, muito agravada com o augmento de Fevereiro. Assim é que, sendo o pessoal do serviço de custeio composto de 299 pessoas em 31 de Dezembro de 1890, durante o anno de 1891 a média do pessoal foi de 214 pessoas, sendo de 268 pessoas em 31 de Dezembro de 1891.

Só forão creados dous logares, um de conferente para attender-se ao desenvolvimento que têm tido o serviço em Porto Jaboticabal e um de praticante para trabalhar no escriptorio do trafego em Porto Ferreira, escriptorio que ficou a cargo do mesmo empregado que já em 1890 escripturava os livros de percurso e outros.

Houve necessidade de estabelecer este escriptorio para retirar-se da estação da ferrea em Porto Ferreira a organisação dos papeis mensaes do trafego fluvial, que até Dezembro de 1890 eram feitos lá.

Vê-se, portanto, que, si não tivesse havido o augmento alludido nos vencimentos de todo pessoal, não teria havido alteração sensivel na despeza, que talvez até tivesse diminuido.

A despeza de custeio por kilometro de linha fluvial trafegada foi:

Em 1891	1:115$679
Em 1890	899$044
Differença para mais em 1891.	216$635

Distribuidas estas despezas pelas differentes repartições temos:

Verbas	1891		1890	
	Despeza por kilom.	Relação % da despeza total	Despeza por kilom.	Relação % da despeza total
Trafego	575$748	51,6	448$302	49,9
Locomoção	478$878	42,9	425$486	47,3
Conservação	11$953	1,1	—	—
Telegrapho	49$100	4,4	25$256	2,8
	1:115$679	100,0	899$044	100,0

Tendo sido a receita de navegação em 1891 de	199:107$760
e a despeza propria de custeio.....	223:135$794
verifica-se o *deficit* de	24:028$034

Em 1890 a navegação apresentou um *deficit* de	46:922$142
Tendo havido em 1891, como já ficou dito, um accrescimo de receita de	66:221$094
Si a despeza em 1891 fosse a mesma que em 1890, o que seria possivel, como já ficou explicado, o *deficit* actual se transformaria em um saldo..... ..	19:298$952
Mas, como a despeza em 1891 excedeu á de 1890 de	43:326$986
esse saldo é substituido pelo *deficit* actual de	24:028$034

Portanto, si não prevalecessem as causas excepcionaes apontadas, mesmo considerada para 1891 a mesma despeza de 1890, a navegação daria este anno um saldo, contra um *deficit* do anno anterior, e isto devido exclusivamente ao incremento que tomou a receita.

Vê-se tambem que para apparecer este accrescimo da receita não houve necessidade nem de augmentar a despeza com o material nem de augmentar o pessoal que esteve sempre abaixo do numero de pessôas empregadas em 31 de Dezembro de 1890.

A relação da despeza para a receita foi em 1891 de 112,56 %.

Si considerarmos sómente a despeza propria de custeio. a relação será de 112 %.

114

O seguinte quadro mostra a distribuição da despeza pelas diversas unidades de trabalho.

UNIDADES	Despeza em 1891			
	De custeio		Total	
	(A)	(B)	(A)	(B)
Vapor-kilometro	5$139	.....	5$162	
Lancha-kilometro	1$360	.....	1$366	
Passageiro-kilometro	$070	$079	$070,15	$079,25
Animal kilometro	$007	$007,9	$007,1	$007,92
Tonelada-kilometro de bagagens e encommendas	$140	$158	$140,30	$158,55
Tonelada-kilom. de mercadorias	$140	$158	$140,30	$158,55

Nota.—Na hypothese (a) considerou-se todos os transportes effectuados, inclusive os gratuitos. Na hypothese (b), sómente os retribuidos. Para determinar a despeza por passageiro, animal e tonelada-kilometro, um passageiro foi equiparado a 500 kilos de carga e um animal a 50 kilos.

RECLAMAÇÕES

A navegação não pagou reclamação alguma durante o anno findo.

II

TRAFEGO

MOVIMENTO

Percurso dos vapores. — Durante o anno de 1891 fizeram os vapores o percurso de 43.419 kilometros, como indica o seguinte quadro:

Mezes	Kilometros percorridos pelos vapores								Percurso Total
	A. Paes	C. D'Eu	F. Prates	N. Queiroz	A. Prado	E. Chaves	B. Jaguára	Rio Bonito	
Janeiro	—	589	1.049	—	834	936	752	—	4.160
Fevereiro	—	555	103	—	644	398	470	365	2.535
Março	—	495	—	—	493	312	466	328	2.094
Abril	—	541	638	—	103	667	688	199	3.836
Maio	—	706	560	—	Em reparação	511	492	—	2.269
Junho	145	808	464	62	»	428	798	—	2.706
Julho	117	918	937	769	»	859	950	Em reparação	4.549
Agosto	192	962	912	919	»	1.014	848	»	4.847
Setembro	380	888	820	960	»	960	832	»	4.840
Outubro	96	842	854	925	»	773	886	»	4.376
Novembro	480	674	820	711	»	597	494	»	3.776
Dezembro	—	864	854	926	»	805	982	»	4.431
Total em 1891	1.410	8.842	8.011	5.272	2.074	8.260	8.658	892	43.419
» » 1890	Em montagem	6.761	8.171	13.862	8.302	7.894	6.416	1.430	52.836
Differença em 1891	+ 1.410	+ 2.081	— 160	— 8.590	— 6.228	+ 366	+ 2.242	— 538	— 9.417
Percurso desde o começo da navegação	1.410	73.943	31.545	73.344,5	44.514	44.671	15.074	21.398	305.899,5

115

Percurso das lanchas. — Em 1891 estiveram em serviço 39 lanchas das quaes uma começou a navegar em 6 de Fevereiro, uma em 17 do mesmo mez, uma em 10 de Abril e a ultima em 14 do mesmo anno. Foram lançadas á agua mais tres lanchas, que ainda não começaram a navegar. As demais lanchas têm navegado desde Janeiro de 1891.

Fizeram todas ellas um total de 1106 viagens, sendo 861 carregadas e 245 vazias, com um percurso total de 164.046 kilometros, assim distribuidos:

Numeros das lanchas	Descendo o rio		Subindo o rio		TOTAL	
	Carreg.	Vazias	Carreg.	Vazias	Carreg.	Vazias
1	1.668	—	354	1.014	2.322	1.014
2	769	163	792	140	1.561	303
3	1.471	103	450	1.124	1.921	1.226
4	1.380	103	886	597	2.266	700
5	1.860	44	903	1.001	2.763	1.045
6	2.039	14	1.594	459	3.633	473
7	2.198	—	1.393	805	3.591	805
8	1.368	195	908	655	2.276	850
9	1.511	103	654	960	2.165	1.063
10	1.867	—	1.081	786	2.948	786
11	1.699	133	1.692	140	3.391	273
12	1.383	62	870	575	2.253	637
13	2.013	284	1.339	958	3.352	1.242
14	2.058	181	1.399	840	3.457	1.021
15	1.139	266	890	515	2.029	781
16	1.856	147	1.031	972	2.887	1.119
17	2.222	30	1.502	750	3.724	780
18	2.346	90	1.249	1.187	3.595	1.277
19	2.321	60	1.239	1.142	3.560	1.202
20	2.125	229	1.383	971	3.508	1.200
21	2.146	488	1.534	1.100	3.680	1.588
22	2.407	329	2.155	581	4.562	910
23	2.349	58	1.601	806	3.950	864
24	2.197	229	2.262	164	4.459	393
25	2.716	92	2.023	785	4.739	877
26	2.555	—	1.993	562	4.548	562
27	2.635	76	1.573	1.138	4.208	1.214
28	2.332	117	1.688	761	4.020	878
29	2.257	62	1.716	603	3.973	665
30	2.563	133	1.994	702	4.557	835
31	1.572	48	1.222	398	2.794	446
32	2.407	—	2.044	363	4.451	363
33	2.610	48	1.555	1.103	4.165	1.151
34	2.377	273	2.088	562	4.465	835
35	2.049	140	1.592	597	3.641	737
36	1.994	122	1.489	627	3.483	749
37	1.703	103	1.642	164	3.345	267
38	1 585	48	1.372	261	2.957	309
39	1.552	151	1.106	597	2.658	748
Total em 1891	77.299	47 24	54.558	27.465	131.857	32.189
» » 1890	71.802	3.309,5	59.622,5	15.489	131.424,5	18.798,5
	+ 5.497	+1.414,5	-5.064,5	+11.976	† 432.5	+ 13.390,5

O numero de viagens feitas pelos vapores consta deste quadro, que tambem dá o numero de lanchas rebocadas:

VAPORES	Numero de viagens simples	Lanchas cheias rebocadas	Lanchas vazias rebocadas	Numero total de lanchas
Conde d'Eu	213	108	273	381
Dr. Fidencio Prates	188	148	179	327
Dr. Nicoláu Queiroz	138	149	98	247
Conselheiro Antonio Prado	46	20	77	97
Dr. Elias Chaves	227	158	275	433
Barão de Jaguára	182	332	160	492
Dr. Antonio Paes	27	39	17	56
Rio Bonito	7	0	0	0

A distribuição dos vapores foi a seguinte:

1.º vapor,	entre	P. Ferreira e P. Pulador, em Janeiro	43	kilom.
1.º »	»	P. Ferreira e P. Cunha Bueno	48	»
2.º »	»	P. Cunha Bueno e o kilometro 85	37	»
3.º »	»	K. 85 e P. Martinho Prado	38	»
4.º »	»	P. M. Prado e K. 160.	37 (1)	»
5.º »	»	K. 160 e P. Pontal	40	»

Na 1.ª secção trabalhou todo o anno o vapor Barão de Jaguára, sendo auxiliado pelo vapor Dr. Antonio Paes, já para o serviço ordinario de transporte de café, já para viagens especiaes.

Na 2.ª secção trabalhou até Abril o vapor Conde d'Eu, sendo substituido então pelo Dr. Fidencio Prates que fez o serviço até Junho.

Trabalhou na 2.ª secção de Junho até Dezembro o vapor Dr. Nicolau Queiroz.

Na 3.ª secção trabalhou o Dr. Fidencio Prates em Janeiro, sendo depois substituido pelo vapor Conde d'Eu, que fez o serviço nas duas secções até Abril, passando então a trabalhar neste secção o Dr. Fidencio Prates até o fim do anno.

Fez o serviço da 4.ª secção o vapor Conselheiro A. Prado até Março, mez em que veiu para Porto Ferreira,

(1) Até Novembro em que deu franca passagem o canal na corredeira de Corrego Rico. Desse mez em diante o 4.º vapor correu entre P. Martinho e P. Jaboticabal, indo o 5.º deste porto ao terminal.

116

onde espera reparação geral de que muito precisa. De Abril em diante fez o serviço de 4.ª secção o vapor Conde d'Eu.

Na 5.ª secção trabalhou todo o anno o vapor Dr. Elias Chaves.

O Rio Bonito fez algumas viagens em serviço e fretado por particulares.

UTILISAÇÃO DOS VAPORES E LANCHAS

DESIGNAÇÕES		1890	
		Numeros e toneladas	Percurso kilometrico
Passageiros	Pagando	734	29.446
	Gratis. Em serviço da navegação	530	57.928
	Gratis. Immigrantes	763	54.204
	Gratis. Total	1.293	112.132
	Total geral	2.027	141.578
	Percurso kilometrico médio de um passageiro.	69,8	
	Numero médio de passageiros por vapor-kilom.	3,3	
Mercadorias	Animaes	65	2.162
	Café	6.035	427.107
	Sal	1.506	283.813
	Diversos. Pagando	5.252	684.880
	Diversos. Gratis em serviço da navegação	1.352	151.482
	Total das mercadorias	14.145	1.547.282
	Total de mercadorias pagando	12.793	1.395.800
Bagagens e encommendas	Pagando	33	3.007
	Gratis em serviço da navegação	36	3.287
	Total das bagagens e encommendas	69	6.294
	Total das mercadorias, bagagens e encommendas	14.214	1.553.576

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de	Café	70,8
	Sal	188,4
	Diversos — Pagando	130,4
	Diversos — Gratis	112,0
	Mercadorias em geral	109,4
	» pagando	109,1

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de	Bagagem e encommendas	Pagando	91,1
		Gratis	91,3
	Total		91,2
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias em geral, inclusive bagagens e encommendas			109,3
Numero médio de toneladas por lanchas-kilometro carregada			11,8
Numero médio de toneladas por lancha-kilometro carregada e vazia			9,5
Relação por cento entre o percurso das lanchas vazias e o total			19,6 o/o
Relação por cento entre o numero da toneladas-kilometro e a capacidade das lanchas carregadas			36,1 o/o
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade das lanchas carregadas e vazias			29,8 o/o

MODIFICAÇÕES NAS TARIFAS

Pelo quadro de utilisação vê-se que, apezar de ter subido de 29 a 36,1 o/o a relação entre o numero de toneladas-kilometro transportadas e a capacidade das lanchas carregadas, ainda não é grande a occupação do espaço offerecido á carga, visto que o rio esteve durante o anno de 1891 em bôas condições quanto á altura dagua, que pouco influiu sobre o carregamento das lanchas quasi todo o tempo. Por outro lado vê-se que, apezar de ter crescido o numero de toneladas transportadas, a relação por cento entre o percurso das lanchas vazias e o percurso total foi de 19,6 contra 12,5 o/o o anno passado. Me parece que estes algarismos indicão a grande necessidade que ha de fomentar-se o mais possivel o desenvolvimento de outras lavouras, principalmente a de cereaes. E o unico meio ou antes o mais facil é o abaixamento das tarifas, cobrando-se um frete insignificante sobre a exportação de cereaes e facilitando-se na via ferrea tambem, por meio de tarifa especial, o transporte dos cereaes provenientes do rio.

Si a Companhia é forçada actualmente a rebocar as lanchas vazias durante alguns mezes do anno, mais vale rebocal-as cheias, cobrando-se um frete minimo.

Em nada perturbaria o serviço do trafego esta facilidade de transportes de cereas, porque durante a safra dar-se-ia preferencia ao café, e nem é natural que concorra semelhante exportação com a do principal producto.

117

Estas ponderações justificam em meu conceito tal abaixamento de tarifas, que, longe de influir desfavoravelmente sobre a receita, como á primeira vista se afigura, sempre determina maior affluencia de cargas. Sujeito-as entretanto ao melhor juizo de V. S.

HORARIO DOS VAPORES

Não soffreu alteração durante o anno o horario que vigorou no anno anterior. Sómente, como já ficou dito, forão reduzidas as viagens, conforme as necessidades do serviço, fazendo os vapores durante o primeiro semestre quasi sempre duas viagens por semana.

TELEGRAPHO

Ficou concluida a substituição dos postes de madeira. Actualmente está assentada toda a linha, medindo 193 kilometros de extensão, em postes de trilhos velhos. Além desta ha a linha da villa Jaboticabal com 18 kilometros de extensão, tambem com postes de trilhos. A linha tem funccionado regularmente, havendo algumas interrupções provenientes de estarem gastos os elementos e ter havido grande demora na vinda de material novo pedido.

Uma turma de conservação é encarregada de manter a picada em bôas condições e de restabelecer á communicação quando interrompida por quéda de arvores, ruptura de fios, etc.

Com a substituição de postes despendeu-se a quantia de 26:494$462.

TRANSMISSÕES TELEGRAPHICAS

Durante o anno transmittiram-se 8050 telegrammas com 140290 palavras, cuja distribuição consta do seguinte qua-

dro, que tambem indica a respectiva renda e a comparação com o anno anterior.

ESPECIFICAÇÃO	NUMERO DE		Renda em 1891	Renda em 1890	Differença para mais em 1891
	Telegrammas	Palavras			
Trafego proprio.....	2223	38302	1:320$820	819$730	501$090
» estranho.....	5827	101988	2:820$210	1:432$930	1:387$289
Total.....	8050	140290	4:141$030	2:252$660	1:888$370
Em serviço.....	19557	559424			
Total Geral.....	27607	699714			

Os telegrammas em serviço correspondem a uma renda que póde ser computada em 18:647$500.

SERVIÇO TELEPHONICO

Não houve alteração neste serviço, e estão funccionando regularmente os apparelhos.

118

DESPEZA

Com o serviço do trafego despendeu-se:

Em 1890	89:660$584
Em 1891	115:149$610
Differença para mais em 1891	25:489$026

A despeza do trafego referida ás unidades de trabalho consta do seguinte quadro:

DESPEZA	1891	1890	Differenças em 1891	
			Para mais	Para menos
Por kilom. de linha fluvial..	575$748	448$302	127$422	
Por vapor—kilometro.....	2$652	1$696	$956	
Por lancha—kilometro.....	$702	$596	$106	

A despeza total em 1891 subdivide-se assim:

VERBAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração e escrip.	3:972$980	573$998	4:546$978
Conducção de lanchas..	67:747$980	2:182$993	69:930$973
Estações.....	38:625$500	2:041$279	40:666$778
Total.....	110:346$460	4:798$270	115:144$530

A despeza feita com o serviço telegraphico foi:

Em 1890	5:050$849
Em 1891	9:609$909
Differença para mais em 1891	4:559$060

Este accrescimo de despeza é devido não só á causa geral já mencionada, como tambem a haver durante quasi todo o anno a turma de conservação de que já fallei. Esta turma não se tornou necessaria no anno anterior por-

que, emquanto se fazia substituição dos postes, a limpa da picada era feita conjunctamente.

No anno de 1891 a despeza é assim distribuida:

Estações	Pessoal	3:953$400	
	Material	696$988	
	Total	4:650$388	4:650$388
Conservação da linha e apparelhos	Pessoal	2:294$200	
	Material	2:665$321	
	Total	4:959$521	4:959$521
	Despeza total		9:609$909

III

LOCOMOÇÃO

Em 31 de Dezembro de 1891 possuia a Companhia 11 vapores.

As condições em que se achavam estes vapores nessa data eram:

Em montagem	1
Em bom estado	7
Em grande reparação	2
Por montar	1
	11

A lancha a vapor denominada Rio Bonito, que está incluida na lista precedente foi inteiramente reformada. O casco, que era de ferro e achava-se de todo imprestavel foi substituido por outro de aço galvanizado, aproveitando-se sómente a caldeira e o mechanismo. Tambem foram modificadas as rodas, que eram de pás fixas, sendo collocadas

119

pás moveis, que tem a vantagem de diminuir as resistencias que a machina tem a vencer pois entrão e sahem d'agua na posição vertical. Contra este systema só ha a objecção de que facilmente se desarranjão as rodas. Mas o meio empregado aqui é tão simples e as peças são tão solidas que julgo que por este lado o successo será completo. Convém entretanto aguardar o resultado das experiencias para ver si é insignificante o attrito nos guias do movimento.

O vapor Conselheiro Antonio Prado, que está actualmente parado em Porto Ferreira precisa de uma reparação completa pois acha-se muito estragado não só o machinismo como o casco que está muito deformado e furado em diversos logares. Este serviço ainda não foi feito por causa da montagem das novas lanchas, que já se acha hoje quasi inteiramente concluida.

LANCHAS

O numero de lanchas em 31 de Dezembro da 1891 era de 45, no seguinte estado:

Em serviço	39
Entregues ao trafego	3
Em montagem	2
Por montar	1
Em reparação	0
	45

Actualmente só resta uma lancha por montar.

Além destas dispõe a Navegação de duas lanchas pequenas, das quaes uma serve de rancho á turma do telegrapho e a outra foi emprestada á ferrea para o transporte de dormentes no rio Piracicaba.

DESPEZA

O material gasto no serviço dos vapores consta do seguinte quadro:

Consumo de combustivel, lubrificantes e diversos materiaes (estopa, tijolo, lixa, lapis, etc.)

VAPORES	Lenha		Carvão		Cebo		Oleo		Diversos	
	M. 3	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Litros	Valor		Valor
Barão de Jaguára.....	2.158	4:217$346	51.615	2:049$615	148	89$539	565,25	301$534	.....	554$705
Dr. Antonio Paes.....	298	600$368	11.395	402$856	28	17$086	118,75	62$200	.....	338$487
Conde d'Eu.....	1.264,5	2:466$024	925	22$940	40	24$243	997,50	529$476	.....	576$743
Dr. Fidencio Prates....	1.250	2:463$634	555	17$020	25	15$030	821,75	441$095	.....	305$867
Dr. Nicolau Queiroz....	1.325	2:661$356	340	9$520	10	6$076	551,00	304$204	.....	579$555
Conselheiro A. Prado..	311	622$395	.....	.....	18	9$849	232,75	116$120	.....	369$441
Dr. Elias Chaves	1.400	2:725$351	.....	.....	35	21$152	959,50	510$037	.....	1:068$779
Rio Bonito	.....	.....	2.960	117$475	1	$633	33,25	21$420	.....	55$565
Total.....	8.006,5	15:756$474	67.790	2:619$426	289	183$608	.....	2:286$086	.....	3:849$142
Total em 1890	10.268,0	20:536$000	96.290	2:643$709	436	260$084	.....	3:405$488	.....	2:612$345
Differença para mais.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:246$509
Differença para menos	2.261,5	4:779$526	28.500	24$283	147	76$476	.....	1:119$402	.....	.....

100

Os vapores percorreram em 1891 menos 9417 kilometros do que em 1890. Como se vê por este quadro diminuiu o consumo de todos os materiaes, menos o de diversos. A causa disto foi o excessivo augmento de preço do kilogramma de corda, que de 800 rs. passou a 1$400.

Como já disse, os preços de todos os materiaes subiram muito. Basta dizer que o carvão, que o deposito recebia a 29 rs. o kilogramma, foi recebido em 1891 até a 80 rs.

O quadro acima accusa este encarecimento do material, pois, sendo o consumo de carvão em 1891 menor de 28500 kilos do que em 1890, a differença para menos na despeza foi apenas de 24$283. No consumo de azeite não apparece esta differença porque gastou-se azeite de primeira qualidade sómente nos cylindros, sendo a lubrificação das peças menos delicadas feita com azeite de qualidade inferior e portanto muito mais barato. Em 1890 a lubrificação foi feita só com azeite de primeira qualidade.

O consumo e despeza por vapor—kilometro forão:

VAPORES	Lenha		Carvão		Cebo		Oleo		Diversos	
	M. 3.	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Litros	Valor		Valor
Conde d'Eu	0,143	$279	0,105	$002,5	0,004	$003	0,113	$060	.....	$065
Barão de Jaguára	0,249	$487	5,961	$237	0,015	$009	0,065	$035	.....	$065
Dr. Fidencio Prates	0,156	$307	0,069	$002,1	0,003	$002	0,102	$055	.....	$038
Dr. Nicolau Queiroz	0,251	$505	0,064	$001,8	0,002	$001	0,104	$058	.....	$110
Conselheiro A. Prado	0,150	$300	.....	.....	0,009	$005	0,112	$056	.....	$178
Dr. Elias Chaves	0,169	$330	.....	.....	0,004	$002	0,116	$062	.....	$129
Dr. Antonio Paes	0,211	$426	8,081	$286	0,018	$011	0,084	$044	.....	$241
Rio Bonito	.....	.....	3,318	$132	0,001	$001	0,037	$024	.....	$062
Total em 1891	0,184	$363	1,561	$060	0,007	$004	0,098	$053	.....	$089
Total em 1890	0,201	$388	1,800	$050	0,008	$005	0,104	$064	.....	$049
Para mais	.....	.....	.....	$010	.....	.....	.....	.....	.....	$040
Para menos	0,017	$025	0,239	.....	0,001	$001	0,006	$011	.....	.....

Como se vê por este quadro o consumo por vapor-kilometro diminuiu consideravelmente. Quanto ao consumo de

azeite ainda póde-se conseguir maior economia com a adopção de lubrificadores automaticos, que já foram encommendados.

A despeza com a conducção de vapores importou em 164:443$766 discriminados da seguinte fórma:

Designação	Pessoal	Material	Total
Pilotos e marinheiros..... Machinistas e foguistas.....	39:749$030		
Lenha.....	.....	15:756$474	
Carvão.....	.....	2:619$426	
Azeite.....	.....	2:286$086	
Cebo.....	.....	183$608	
Diversos.....	.....	3:849$142	
Total.....	39:749$030	24:694$736	64·443$766

Referindo estes totaes á unidade vapor—kilometro, temos:

Pessoal.....	$915
Material.....	$569
Total.....	1$484

Officinas

CONCERTOS DE VAPORES E LANCHAS

Vapores

Conde d'Eu.—Este vapor soffreu ligeiros concertos. Em 3 de Janeiro quebrou-se uma das valvulas do guincho na estação de Cunha Bueno .Remettida para Porto Ferreira foi concertado e collocada.

A 9 de Abril tendo-se quebrado a outra valvula do guincho subiu o vapor a Porto Ferreira a 17 do mesmo mez e não só foi concertada esta peça como tambem receberam concertos a tolda, a roda e os cylindros. Em vez do revestimento da tolda com uma folha de lona e depois pixe com arêa, fez-se o revestimento com folhas de Flandres, que protegem melhor.

Pintou-se todo o vapor, concertaram-se os lampeões.

A 20 de Abril voltou o vapor ao serviço.

A 27 de Agosto forão ajustados os bronzes, o regulador do guincho e examinado o injector. Forão collocados novamente os lampeões, já concertados.

Barão de Jaguára.—Os concertos feitos neste vapor forão os seguintes:

A 19 de Fevereiro foi concertada a guarda-roda e assentada uma chapa nova. Tambem nesta data forão collocadas torneiras novas nas bombas.

A 27 de Maio forão postos alguns rebites na chapa da guarda-roda e abertos alguns orificios para facilitar o escapamento d'agua da roda. Nesta occasião foi coberta a tolda com folhas de Flandres.

A 6 de Junho foram ajustadas os bronzes dos puchavantes, A 8 desse mez forão concertados alguns circulos da roda, que estavam tortos, recebendo tambem pás novas a roda.

A 26 de Agosto forão concertados os bronzes dos puchavantes do guincho, sendo tambem concertados os lampeões.

A 7 de Setembro forão cobertos de lona os canos de conducção do vapor.

A 8 de Novembro foi substituido o eixo do guincho por outro novo e ajustaram-se os bronzes.

A 19 de Novembro foi concertado o guincho, sendo substituidos por novos os pinos dos engates dos puchavantes

Dr. Nicolau Queiroz.—Este vapor soffreu reparação geral. e completa de que muito carecia.

A 6 de Janeiro chegou a Porto Ferreira para esse fim.

A 13 de Fevereiro foi tirada a caldeira e no mesmo dia o vapor foi puchado para fóra d'agua. O casco apresentava muitas deformações, alguns buracos pequenos, muitos rebites soltos e algumas cantoneiras tortas. Os buracos forão concertados com chapas novas, substituidos os rebites e as cantoneiras endireitadas. O fundo ficou em excellentes condições.

Quanto ao mechanismo forão examinados os cylindros e os pistões, que estavam em bom estado. Forão concertados os puchavantes nos bronzes, que forão ajustados, bem como os conductores da cruzeta. As torneiras dos cylindros forão todas ajustadas. Tambem foi substituido por um novo o regulador do vapor.

Os bronzes dos mancaes da roda forão ajustados, bem como os excentricos. Um dos centros recebeu uma cha-

221

veta nova, um dos mancaes recebeu um parafuso novo. A roda foi toda desmanchada, sendo collocados alguns parafusos novos e todas as pás.

O camarote foi concertado, recebendo todos os assentos palhinha nova.

A tolda recebeu em alguns logares madeira nova, forão endireitados os balaustres, collocados vidros na casa do piloto. Toda a tolda foi revestida com folhas de Flandres. A roda do leme foi concertada.

A caldeira foi coberta com madeira nova, recebendo tambem chapas novas.

Foi tirada a caixa de fumaça e substituida por outra nova de chapa mais reforçada. Tambem foi collocado um ventilador novo, bem como um cano de expedição.

As valvulas foram ajustadas e reguladas para 130 libras de pressão por pollegada quadrada

A chaminé foi toda rebitada de novo.

Foi retirado o injector e substituido por um novo igual ao do vapor Barão de Jaguára Forão collocadas novas valvulas de conducção de vapor para as bombas, apito e guincho. Este foi tirado do vapor e transportado para a officina, onde recebeu um concerto geral.

Todos os canos de distribuição e conducção de vapor forão examinados, sendo dous concertados em Campinas.

Foi substituido o cinzeiro por outro novo.

Os lemes forão concertados.

A 6 de Maio foi novamente o vapor para agua, sendo no mesmo dia montada a caldeira, que o 14 de Junho recebia vapor, sendo feita a experiencia a 16, continuando a trabalhar até o dia 21 limpando a dóca. Neste dia entrou novamente em serviço da carreira.

A 26 de Setembro forão ajustados os bronzes dos puchavantes.

Conselheiro A. Prado.—A 3 de Abril chegou a Porto Ferreira, onde continúa parado, esperando reparação geral de que muito precisa e sem a qual não poderá entrar em serviço.

Dr. Elias Chaves.—A 29 de Setembro forão ajustados todos os bronzes.

A 20 de Dezembro a tolda foi concertada e o soalho recebeu uma escotilha nova.

Dr. Antonio Paes.—A 19 de Janeiro de 1891 foi lançado á agua este vapor, tendo sido experimentado a 11 de Março.

A 23 de Setembro forão concertados os excentricos e torneados os pistões.

Dr. Fidencio Prates.—Recebeu concertos insignificantes durante o anno este vapor.

A 8 de Fevereiro subiu a Porto Ferreira para serem concertados os conductores das cruzetas, que forão substituidos por novos.

A 5 de Junho forão concertados os tubos da caldeira, que recebeu tambem mais duas escoras, que vão da caixa de fumaça até á fornalha. Tambem recebeu a caldeira um chumbo novo.

A 25 de Agosto receberam os pistões anneis novos.

A 25 de Setembro por descuido do machinista queimou-se o chumbo da caldeira, que recebeu outro novo.

A 18 de Dezembro recebeu anneis novos

Dr. Elias Fausto.—Tendo-se começado a montagem deste vapor a 16 de Fevereiro de 1891, foi lançado á agua a 22 de Julho e experimentado a 6 de Novembro

Antonio de Lacerda.—A 1 de Maio de 1891 começou-se a montagem deste vapor, que foi lançado á agua a 7 de Outubro, recebendo a caldeira a 11 de Novembro. Ainda não foi experimentado.

Rio Bonito.—Em 4 de Julho de 1891 foi tirada d'agua esta lancha a vapor para receber um concerto geral.

O casco, que era de ferro, estava completamente inutilisado, taes eram os estragos feitos pela ferrugem. Foi construido um novo de folha de aço galvanizado.

Retirados os pistões dos cylindros, forão encontrados em bom estado. As valvulas dos cylindros forão limadas e novamente ajustadas. Os quadrantes receberam quasi todos os pinos novos.

Os bronzes dos mancaes do eixo forão concertados e ajustados.

Foi collocada uma bucha ao eixo, que é de dividir-se em tres partes para ser retirado em caso de necessidade sem desmanchar as caixas das rodas, de modo a permittir a suppressão do jogo.

Como já ficou dito, forão substituidas as rodas de pás fixas por outros de pás moveis.

As torneiras e valvulas da caldeira forão todas ajustadas. Si bem que os tubos da caldeira estejão um pouco estragados, a caldeira supportou perfeitamente a prova que foi levada até 200 libras por meio de prensa hydraulica. A' vista

123

deste resultado conservei os mesmos tubos, porque esta lancha trabalha normalmente com 80 libras de pressão.

LANCHAS

N. 1. Em 17 de Junho forão concertados o guincho e o leme. A 31 de Outubro a lancha foi pintada.

N. 2. A 8 de Março foi pintada.

A 4 de Junho foi tirada d'agua para ser concertada.

Recebeu 16 chapas novas no fundo e o soalho foi todo substituido, bem como os cintos.

A 3 de Julho foi lançada á agua, sendo pintada por dentro e por fóra.

N. 3. A 4 de Junho foi pintada.

» 4. A 13 de Novembro foi pintada.

» 5. A 2 de Fevereiro foi pintada.

» 6. A 4 de Fevereiro foi pintada.

» 7. A 15 de Abril foi pintada.

» 8. Foi pintada esta lancha a 13 de Abril.

» 9. A 7 de Fevereiro foi pintada.

» 10. A 25 de Abril foi concertado o leme. A 23 de Outubro foi tirada da agua para ser concertado o casco, sendo na mesma occasião concertado o leme. A 17 de Novembro foi novamente lançada á agua. Foi toda pintada.

N. 11. A 14 de Fevereiro foi pintada.

» 12. A 1 de Fevereiro foi tirada d'agua para ser concertado o casco, que recebeu algumas chapas novas, sendo novamente lançada á agua a 1 de Abril. Foi toda pintada.

N. 13. A 18 de Fevereiro foi concertado o soalho.

» 14. A 11 de Abril foram concertadas as escotilhas e recebeu soalho novo. A 11 de Março foi pintada.

N. 15. A 5 de Agosto foi tirada d'agua e recebeu alguns rebites novos. Foram concertados com chapas novas os buracos que havia no fundo.

N. 16. Esta lancha não soffreu concertos.

» 17. » » » » »

» 18. » » » » »

» 19. A 20 de Abril foi concertado o leme.

» 20. Não recebeu concertos.

» 21. » » »

» 22. » » »

» 23. A 3 de Outubro foi pintada.

» 24. Não recebeu concertos.

N. 25. A 21 de Janeiro foi concertado o leme e tambem a 22 de Julho.

N. 26. A 20 de Abril foi concertada. A chapa do leme foi concertada a 31 de Agosto.

N. 27. A 13 de Julho foi concertado o leme.

» 28. A 17 de Junho foi concertado o leme. A 17 de Outubro foi tirada d'agua para ser concertado o casco, que recebeu uma chapa nova e alguns rebites foram substituidos.

N. 29. A 20 de Março e a 17 de Outubro foi concertado o leme.

N. 30 Não recebeu concertos.

» 31 A 17 de Março foi pintada. A 9 de Junho recebeu um leme novo emquanto concertava-se o outro. A 11 de Novembro foi novamente pintada.

N. 32 A 6 de Abril foi concertado o leme. A 6 de Novembro foi pintada.

N. 33. A 9 de Junho chegou a Porto Ferreira sem leme, que foi perdido em viagem. Foi collocado um novo no dia seguinte. A 6 de Agosto o leme recebeu uma chapa nova. A 10 de Novembro foi pintada.

N. 34. A 6 de Janeiro foi concertada a ancora. A 12 de Novembro foi pintada a lancha. A 14 de Dezembro foi concertado o leme.

N. 35. A 31 de Agosto foi concertado o guincho

» 36. A 15 de Janeiro foi lançada á agua. A 15 de Julho foi concertado o soalho. A 14 de Setembro foi concertado o leme.

N. 37. A 3 de Janeiro ficou concluida a cravação. A 10 de Fevereiro foi lançada á agua. A 17 de Outubro foi concertado o leme.

N. 38. Começou-se a montagem a 6 de Janeiro. A 2 de Abril foi lançada á agua.

N. 39. A 21 de Janeiro começou-se a montagem. A 3 de Abril foi lançada á agua. A 13 de Julho foi concertada a ancora.

N. 40. Começou-se a montagem a 21 de Agosto. A 4 de Dezembro foi lançada á agua.

N. 41. Começou-se a montagem a 2 de Setembro. A 31 de Dezembro ainda não fôra lançada.

N. 42. Começou-se a montagem a 18 de Novembro.

» 43. Principiou-se a montagem a 5 de Dezembro. Ainda não fôra lançada a 31 de Dezembro.

124

As despezas com os concertos dos vapores e lanchas importaram em 9:405$372 assim discriminadas:

As médias destas despezas foram:

ANNO	Pessoal		Material e diversas contas		Pessoal, material e diversas contas	
	Vapores	Lanchas	Vapores	Lanchas	Vapores	Lanchas
1891	3:893$376	1:912$552	2:932$913	666$531	6:826$289	2:579$083

Vapores

ANNO	Numero de vapores em serviço	Importancia média dos concertos					
		Por vapor			Por vapor-kilometro		
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1891	7	556$196	418$987	975$183	$090	$067	$157

Lanchas

ANNO	Numero de lanchas em serviço	Importancia média dos concertos					
		Por lancha			Por lancha-kilometro		
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1891	39	49$040	17$090	66$130	$012	$004	$016

125

RECAPITULAÇÃO DA DESPEZA DA LOCOMOÇÃO POR CONTA DO CUSTEIO

O total da despeza da Locomoção por conta do custeio elevou-se a:

Em 1891.....	86:425$837
Em 1890.....	79:457$434
Differença para mais em 1891..	6:968$403

A despeza em 1891 subdivide-se assim:

Verbas de despeza	Pessoal	Material e diversas contas	TOTAL
Administração e escriptorio.	9:556$672	3:143$587	12:700$259
Conducção de vapores.....	39:749$030	24:694$736	64:443$766
Concerto de vapores	3:893$376	2:932$913	6:826$289
Concerto de lanchas.....	1:912$552	666$531	2:579$083
Total.....	55:111$630	31:437$767	86:549$397

Já expliquei as razões do accrescimo da despeza.

Na importancia desta despeza não está incluida a de 9:226$181, que foi contemplada no quadro geral da despeza e proveniente das grandes reparações do vapor Dr. Nicoláu Queiroz e de algumas lanchas.

OBRAS DIVERSAS

Obras novas do material fluvial

Durante o anno despendeu a Locomoção por conta do capital a importancia de 52:193$034, (1) representada

(1) Estas despeza, bem como todas as outras por conta do capital a que me refiro, estão incluidas na despeza total que figura á pag. 188, e são as feitas directamente pela 5.ª divisão ou, por sua conta, pelas officinas de Campinas.

pelos seguintes trabalhos feitos na officina de Porto Ferreira:

Especificação	Pessoal	Material	TOTAL
Montagem de vapores	20:937$434	3:215$706	24:153$140
Montagem de lanchas	12:836$239	754$671	13:590$910
Diversos trabalhos	11:133$226	3:315$758	14:448$984
Somma.....	44:906$899	7:286$135	52:193$034

Nas officinas de Campinas foram feitos serviços para a navegação por conta da verba de construcção, na importancia de 5:739$120 assim distribuida:

Especificação	Pessoal	Material	TOTAL
Leito de rio.....	675$220	4:290$970	4:966$190
Construcção de estações....	479$420	293$510	772$930
Somma.....	1:154$640	4:584$480	5:739$120

Além desta despeza recebeu a Navegação, por intermedio da Locomoção, do almoxarifado de Campinas material na importancia de 3:028$000, assim distribuida:

Linha telegraphica—construcção.....	1:080$000
Construcção de estações	1:948$000
	3:028$000

Na verba «Diversos Trabalhos» estão incluidos o concerto geral da lancha Rio Bonito, que pertence á construcção, construcção de balsas para obras no leito do rio, montagem de machinas nas officinas, reparações de balsas pertencentes a construcção, etc.

126

Além destes serviços foram feitos na officina de Porto Ferreira, por conta de outras repartições da navegação, serviços na importancia de 29:647$248, sendo :

Especificação	Pessoal	Material	TOTAL
Construcção de estações fluviaes e mais edificios.....	9:090$841	20:100$186	29:191$027
Construcções de estradas de rodagem.....	349$017	.....	349$017
Construcção de linha telegraphica.....	106$204	.....	106$204
Somma.....	9:546$062	20:100$186	29:646$248

FORNECIMENTO A DIVERSOS

Nas officinas da Navegação executaram-se serviços para outras repartições da via ferrea e para estranhos na importancia de 19:889$586, assim discriminada :

Via permanente (custeio).....	349$028
» » (construcção).....	8:490$257
Locomoção (custeio).....	62$749
Ramal Ferreo de Santa Rita.....	3:916$074
» » Descalvadense.....	25$796
» de Santa Veridiana.....	6:477$378
Empreiteiros A. Villanova & Comp.....	324$926
Empreiteiro Pedro Vaz de Almeida.....	243$378
	19:889$586

Além disto o deposito de Porto Ferreira forneceu directamente a diversos, material na importancia de 12:434$986 assim discriminada :

Via permanente (construcção).....	6:251$940
» » (custeio).....	222$983
Ramal de Santa Veridiana (construcção)...	1:514$301
» ferreo de Santa Rita.....	3:968$887
» » Descalvadense.....	245$596
Empreiteiros A. Villanova & Comp.....	84$062
Empreiteiro Pedro Vaz de Almeida.....	147$217
	12:434$986

MACHINAS—FERRAMENTAS

Das encommendadas chegaram a *fraise*, a *endless band-saw* e a *woodworker*, que já estão montadas, bem como o segundo eixo ou arvore de transmissão. Até hoje não chegaram o torno grande e a machina de furar ferro, encommendadas na mesma occasião que as precedentes. A' officina da navegação faz grande falta um bom torno.

Foi assentada tambem uma meza para serra circular, que servirá para o córte de madeiras grossas e de dormentes velhos que são consumidos pela machina fixa, dispensando-se deste trabalho os homens actualmente empregados.

IV

CONSERVAÇÃO

Estão em bom estado as obras de melhoramento executadas no rio, não obrigando a despezas de conservação.

ESTAÇÕES E OUTROS EDIFICIOS

Em 31 de Dezembro de 1891 tinha a via fluvial 11 estações com o espaçamento médio de 20 kilometros.

Durante o anno foi construida a nova estação de Porto Martinho Prado (antiga Porto Pinheiros).

Tambem, para attender-se ás necessidades do crescente trafego da estação de Porto Jaboticabal foi consideravelmente augmentado o armazem dessa estação, que tem hoje capacidade igual a cinco vezes a primitiva.

Actualmente só temos estações em casas velhas em Porto Amaral, onde o armazem é novo e separado da casa do chefe. em Pitangueiras e Pontal. Sendo concertadas, pódem ainda estas casas prestar muitos serviços e dispensar por muito tempo a construcção de novas. Em Pontal tambem o armazem, que é de madeira, está separado da estação e em bom estado de conservação. Com a conservação de estações e outros edificios despendeu-se durante o anno findo a importancia de 2:390$697, sendo:

Pessoal	1:806$217
Material	584$480
	2:390$697

127

V

SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA

Não houve alteração neste serviço que durante o anno foi feito com toda regularidade.

Concluiu-se o augmento do armazem da doca, que tem hoje capacidade dupla da primitiva.

VI

DEPOSITO DE MATERIAL

O valor dos materiaes existentes neste deposito a 31 de Dezembro ultimo era de 46:187$861.

O movimento do deposito durante o anno consta deste quadro:

Movimento do deposito

Mezes	Entradas	Importancia	Mezes	Sahidas	Importancia
Janeiro.....	Existencia de 90	36:124$857	Janeiro.....	Consumidos	6:471$459
»	Recebidos	6:265$508	Fevereiro.....	»	5:786$034
Fevereiro.....	»	5:660$860	Março.....	»	4:309$930
Março.....	»	3:412$700	Abril.....	»	4:067$676
Abril.....	»	8:236$060	Maio.....	»	7:179$120
Maio.....	»	14:867$620	Junho.....	»	8:493$747
Junho.....	»	14:940$546	Julho	»	12:570$637
Julho	»	16:774$680	Agosto	»	14:734$454
Agosto	»	5:960$130	Setembro	»	10:356$197
Setembro.....	»	7:254$570	Outubro.....	»	13:212$889
Outubro.....	»	10:719$597	Novembro.....	»	11:442$444
Novembro.....	»	6:400$960	Dezembro	»	11:405$690
Dezembro	»	19:600$050	»	Balanço	46:187$861
Somma.....	.....	156:218$138	Somma.....	.....	156:218$138

128

A importancia de materiaes fornecidos pelo deposito assim se distribue pelas principaes verbas:

Discriminação das verbas	Importancia
Administração	2:295$986
Trafego	4:224$272
Telegrapho	3:221$119
Locomoção	29:991$354
Diversos	70:297$546
Somma	110:030$277

Fazendo a discriminação pelas duas grandes verbas de custeio e Capital, tem-se:

Por conta do custeio	41:738$810
» » » capital	47:099$578
Para repartições estranhas á 5.ª Divisão	21:191$889
	110:030$277

As existencias do deposito em 31 de Dezembro são estas:

Discriminação dos materiaes	Quantidades	Importancias
Azeite	.....	583$749
Aço fino	.....	701$970
Carvão	.....	1:431$904
Coke	.....	1:163$400
Cantoneiras de aço galvanizado	.....	1:422$371
Corda branca	.....	1:183$202
Dynamite	.....	2:585$000
Ferro em barra	.....	7:050$462
Lenha	.....	2:412$076
Madeira (pinho)	.....	3:492$372
Diversos	.....	24:161$355
Total		46:187$861

O deposito acha-se em muito bôa ordem e a escripturação em dia.

A 31 de Dezembro de 1891 procedeu-se ao balanço, cuja folha em tempo remetti a V. S.

VII

CONSTRUCÇÃO

O rio manteve-se durante todo o anno de 1891 em excellentes condições para a navegação, tendo a escala de Porto Ferreira accusado apenas o minimo de 0,m.63 no mez de Setembro, em que a maxima altura foi de 0m.77.

Durante a estiagem reforçou-se com pedras grandes os diques da corredeira de Boa Vista (K. 136), a que me referi no relatorio anterior. Ainda acho conveniente augmentar este reforço, á vista da grande velocidade nesse logar.

O canal em Corrego Rico tambem ficou concluido em principio de Novembro, dando franca passagem ao vapor. Sendo a pedra da mesma qualidade que a de Bôa Vista, é indispensavel reforçar os diques com pedras grandes. Na extracção destas occupa-se actualmente a turma de construcção.

Com o serviço de construcção no leito do rio despendeu-se a importancia de 49:220$918.

ESTRADAS DE RODAGEM

Concluiu-se o melhoramento da estrada ligando a grande fazenda Guatapará ao porto e estação do mesmo nome (antigo porto Martinho Prado).

Concluiu se tambem a abertura da estrada ligando a barranca do rio em frente á estação de Jaboticabal á freguezia do Sertãosinho, construindo-se uma bôa ponte de madeira sobre o ribeirão da Onça. Estabeleceu-se uma balsa em Porto Jaboticabal, facilitando-se assim a importação de mercadorias para Sertãosinho por intermedio da navegação. O commercio daquella localidade tem-se aproveitado destes melhoramentos e tem tomado incremento o transporte de mercadorias com destino a'quella freguezia.

Despendeu-se com estes serviços a quantia de 21:962$747.

NAVEGAÇÃO DOS RIOS PARDO E GRANDE

Com a acquisição das ferro-vias da Rio Claro Railway e concessões de estradas de ferro passando por Fructal, ultimamente feitas, perde, pelo menos no presente, opportunidade o prolongamento da navegação até o Rio Grande.

129

Não ha duvida que quando se povoar aquella zona, mesmo com a proximidade de estradas de ferro, e se desenvolver a producção, está naturalmente indicado o aproveitamento desta grande massa d'agua, vencidos os obstaculos que offerece o Rio Pardo.

Actualmente, porém, sendo quasi desertas as margens desses rios e quasi nulla a producção, não seria de bom conselho, me parece, empregar capitaes no estabelecimento de navegação, e ainda mais com a perspectiva de concurrencia.

VIII

ACCIDENTES

Não houve accidentes durante o anno de 1891.

IX

EPIDEMIA EM PORTO FERREIRA

Em fins de Janeiro deste anno appareceram nesta localidade casos de febre grave, que rapidamente se desenvolveram e tomaram caracter epidemico dizimando a população e os empregados da Companhia. Naturalmente o serviço se resentiu, mas felizmente não foi preciso interromper o trafego fluvial, apezar de ficar aquelle logar inteiramente abandonado por seus habitantes e a população quasi reduzida sómente aos empregados da Companhia.

Si bem que anteriormente fosse muito insalubre o ponto inicial de navegação, depois do dessecamento da varzea por meio de vallas de escoamento, tinhão cessado quasi de todo os casos de sezões ou febres intermittentes, mas sem caracter grave. Não se filião, pois, a esta antiga endemia as febres actuaes que flagellam a população e sim á infecção geral que percorre quasi toda a zona desta Companhia. Actualmente está quasi extincta a epidemia.

Para minorar os soffrimentos do pessoal augmentou-se de 20 o/o os vencimentos dos empregados durante esta quadra afflictiva e forneceu a Companhia gratuitamente soccorros medicos e medicamentos aos doentes.

X

OBSERVAÇÕES METEOROLOGICAS

Constão do seguinte quadro os dados relativos ao anno findo.

Observações Barometricas, Thermometricas, Psychrometricas, Pluviometricas e de Altura d'agua no rio Mogy-Guassú, Feitas em Porto Ferreira no anno de 1891.

MEZES	Medias barometricas e Thermometricas mensal		Temperatura (Thermometro Centrigrado)		Psychrometro		Quantidade de chuva cahida em Porto Ferreira	Quantidade de chuva cahida em Porto Ferreira		Altura d'agua no rio	
	Barometro	Thermometro	Maximo	Minimo	Secco	Molhado		Maxima	Minima	Maxima	Minima
							m. m.				
Janeiro	.....	25°50	31°½	20°	24°12	22°69	177	37	3	4,18	0,84
Fevereiro	.....	25°20	32°½	21°	24°48	21°39	191	56	4	3,77	1,68
Março	717°66	24°11	31°	17°½	24°85	21°38	202	49	8	3,00	1,70
Abril	717°58	21°45	28°	15°	21°38	19°71	112	26	10	2,22	1,40
Maio	719°55	18°19	25°½	11°½	18°23	15°87	18	18	.....	1,92	1,19
Junho	718°73	18°70	25°	9°½	17°89	15°24	27	17	10	1,37	1,03
Julho	720°29	16°48	25°	8°	16°25	14°19	6	6	.....	1,28	0,89
Agosto	720°80	18°38	27°½	6°½	18°52	14°45	23	10	3	1,12	0,71
Setembro	718°64	17°50	30°	12°½	21°42	17°59	31	19	4	0,77	0,63
Outubro	716°02	22°68	31°½	16°	23°42	20°27	149	34	3	1,52	0,72
Novembro	716°50	23°10	31°½	17°½	23°41	20°80	137	32	6	2,23	0,87
Dezembro	716°44	24°87	31°½	19°	24°08	21°00	246	49	5	2,55	0,79

130

Média da temperatura do anno 21,°34. Maxima da temperatura annual 32,°5. Minimo 6,°5.

Quantidade de chuva cahida em Porto Ferreira durante o anno 1,m.319.

O dia de maior chuva foi 7 de Fevereiro com 56 m/m.. Não houve mezes inteiramente sem chuva como o anno passado, que foi de secca excepcional.

A minima altura d'agua foi 0m.63 em 21 de Setembro.

A maxima foi de 4m,18 a 14 de Janeiro.

XI

PESSOAL

O pessoal de navegação em 31 de Dezembro era de 324 pessôas, cabendo 268 ao serviço do custeio e 56 ao da construcção.

Aquellas distribuem-se assim:

Quadro do pessoal em 31 de Dezembro de 1891

Designação		Numeros		N. de pessôas por kilometro	Proporção por cento
		Parciaes	Totaes		
Administração	Chefe	1			
	Ajudante	1			
	Encarregado do deposito	1			
	Escripturario	1			
	Telegraphistas	2			
	Practicante	1			
	Amanuense	1			
	Practicante escripturario	1			
	Serventes	3	12	0,060	4,48
Trafego	Chefes e praticantes	11			
	Telegraphistas	2			
	Conferente e ajudantes	3			
	Trabalhadores	17			
	Pilotos de lanchas	30			
	Marinheiros	32			
	Pedreiros e serventes (concertos estações)	13	108	0,540	40,30
Tele-graphe	Mestre	1			
	Operarios	12	13	0,065	4,85
Locomoção	Machinistas e foguistas	14			
	Pilotos e ajudantes de vapores	10			
	Marinheiros	15			
	Mestre da officina	1			
	Operarios e trabalhadores	95	135	0,675	50,37
	Total geral		268	1,340	100,00

NOTA. O pessoal da Locomoção serve indistinctamente ao custeio e á construcção, conforme as necessidades do serviço, e é feita mensalmente a separação da respectiva despeza.

Porto Ferreira, 10 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,

Chefe da Navegação.

131

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

NAVEGAÇÃO

Demonstração do movimento e receita do trafego commum no anno de 1891:

ESTAÇÕES	Viajantes de 1.ª Classe		Bagagem e encommendas		Animaes		Tele-grammas	MERCADORIAS						Producto total	Importancia arrecadada das estações, do trafego proprio e commum	
								CAFÉ		VARIOS		TOTAL				
	N.º	Producto	Pezo em kilos	Producto	N.º	Producto	Producto	Peso em kilos	Producto	Peso em kilos	Producto	Peso em kilos	Producto		Trafego de Passageiros	Trafego de Mercadorias
Porto Ferreira	....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2:415$820	612$650
» Prainha	....	.....	3.578	42$260	....	.....	118$640	638.429	5:081$620	244 769	692$680	883.198	5:774$300	5:935$200	334$000	8$000
» Amaral	....	.....	2.888	113$260	5	3$820	173$270	1.108.549	9:882$360	355.525	1:433$310	1.464.074	11:315$670	11:606$020	619$000	36$000
» Pulador	....	.....	450	19$010	....	.....	7$020	73.496	808$520	19.638	132$530	93.134	941$050	967$080	164$320	155$640
» Cunha Bueno	....	.....	2.821	131$830	....	.....	164$420	1.099.443	11:930$870	403.166	3:037$330	1.502.609	14:968$200	15:264$450	465$000	190$000
» Jatahy	....	.....	741	39$250	....	.....	32$100	811.140	10:281$550	244.223	2:174$040	1.055.363	12:455$550	12:526$940	164$650	368$940
» Cedro	....	.....	137	14$050	....	.....	28$800	1.266.620	17:491$030	85.168	496$970	1.351.788	17:988$000	18:030$850	619$000	321$000
» Guatapará	....	.....	3.207	281$330	....	.....	229$030	280 026	3:971$270	265.802	3:333$790	545.828	7:305$060	7:815$420	432$000	33$000
» M. Prado	....	.....	2.307	177$680	....	.....	312$510	432 678	6:056$640	522.600	7:306$270	955.278	13:362$910	13:853$100	933$000	174$000
» Jaboticabal	....	.....	7.928	768$450	....	.....	71$390	324.363	6:472$510	2.102.310	45:567$830	2.426.673	52:040$340	52:880$180	367$000	260$000
» Pitangueiras	....	.....	205	37$260	....	.....	47$400	.....	.....	387.685	10:207$740	387.685	10:207$740	10:292$400	183$000	120$000
» Pontal	....	.....	1.143	271$100	....	.....	147$070	.....	.....	1.891.277	23:819$450	1.891.277	23:819$450	24:237$620	542$000	336$000
Villa Jaboticabal	....	.....	.....	.....	....	.....	1:488$560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.488$560	2:140$000	.....
Total	....	.....	25.405	1:895$480	5	3$820	2:820$210	6.034.744	71:976$370	6.522.163	98:201$940	12.556.907	170:178$310	174:897$820	9:378$790	2:615$230

Campinas, 15 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

F. Gonçalves de Campos,
Contador.

133

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

NAVEGAÇÃO

Demonstração do movimento e receita do trafego proprio no anno de 1891:

ESTAÇÕES	Viajantes de 1.ª Classe		Bagagem e encommendas		Animaes		Vapores especiaes		Tele-grammas	Mercadorias		Armazenagem	Rendas diversas	Producto total
	N.º	Producto	Pezo em kilos	Producto	N.º	Producto	N.º	Producto	Producto	Pezo em kilos	Producto			
Porto Ferreira ...	380	1.529$970	3.348	97$610	9	20$200	6	520$000	137$950	58.278	441$310	1.950	.....	2:748$990
» Prainha	35	97$870	561	18$910	....	.....	....	.....	31$050	2.737	21$270	.....	.....	169$100
» Amaral	43	117$180	270	7$590	....	.....	1	100$000	47$950	4.696	127$780	.....	1.360	401$860
» Pulador	24	23$580	195	3$750	....	.....	....	.....	3$550	20.000	140$000	.....	.....	170$880
» C. Bueno	33	241$000	114	5$780	1	.....	....	.....	57$850	9.916	123$470	.....	.....	428$100
» Jatahy	6	23$520	43	3$980	....	.....	....	.....	64$250	7.231	111$590	.....	.....	203$340
» Cedro	79	367$060	2.324	44$130	43	17$200	....	.....	72$600	4.382	220$220	.....	.....	721$210
» Guatapará ...	30	56$470	314	5$740	4	5$000	....	.....	57$950	4.094	32$480	.....	.....	157$640
» M. Prado ..	48	206$130	236	9$850	2	4$000	....	.....	260$100	23.432	83$710	.....	.....	563$790
» Jaboticabal...	28	116$710	293	7$090	....	.....	....	.....	139$500	47.064	162$540	.....	.....	425$840
» Pitangueiras .	13	24$470	180	3$880	....	.....	....	.....	71$450	10.540	113$640	.....	.....	213$440
» Pontal.....	15	37$650	194	7$760	1	1$000	....	.....	65$000	43.741	144$020	.....	.....	255$430
Villa Jaboticabal...	...	.....	.....	.....	....	.....	....	.....	311$620	.....	.....	.....	.....	311$620
Total....	734	2:841$610	8.072	216$070	60	47$400	7	620$000	1:320$820	236 111	1:722$030	1.950	1.360	6:771$240

Campinas, 15 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

F. Gonçalves de Campos,
Contador.

134

(Annexo n.º 4)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

Estatistica do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

De	Para as diversas Estações das linhas																																	De
	Paulista (ferrea)			Paulista (fluvial)			S. Paulo Railway			Mogyana			Rio Claro			Ituana			S. Paulo e Rio Janeiro			Sorocabana			Bragantina			Descalvadense			Itatibense			
	Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			
	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	
Porto Ferreira					58.278	58.278																												Porto Ferreira
» Prainha	6.120	4.777	10.897		2.737	2.737	630.609	11.992	642.601	1.700	115	1.815																						» Prainha
» Vassununga	150	32.987	33.137		4.696	4.696	1.108.399	65.657	1.174.056														162	162					78	78				» Vassununga
» Amaral																																		» Amaral
» Pulador		188	188		20.000	20.000	73.496		73.496					60	60																			» Pulador
» C. Bueno	165	21.035	21.200		9.916	9 916	1.099.278	3.730	1.103 008		16	16																				11	11	» C. Bueno
» Jatahy		458	458		7.231	7.231	811.140	2.251	813.391																									» Jatahy
» Cedro	60	95	155		4.382	4.382	1.266.560	60.738	1.327.298																									» Cedro
» Guatapará		7.910	7.910	750	3.344	4.094	280.026	39.785	319.811																									» Guatapará
» M. Prado	215	27	242		23.432	23.432	432.305	31.253	463.558	158	265	423		7.887	7.887								93	93										» M. Prado
» Jaboticabal		17.567	17.567		47.064	47.064	324.363	18.615	342.978		476	476		1.253	1.253		724	724																» Jaboticabal
» Pitangueiras		29.576	29.576		10 540	10.540		2.094	2.094																				1.248	1.248				» Pitangueiras
» Pontal		93.929	93.929		43.741	43.741		15.813	15.813								58	58					173	173										» Pontal
Total	6.710	208.549	215.259	750	235.361	236.111	6.026.176	251.928	6.278.104	1.858	872	2.730		9.200	9.200		782	782					428	428					1.326	1.326		11	11	Total
Paulista ferrea					657.922	657.922																												Paulista ferrea
S. Paulo Railway					5.343 047	5.343.047																												S. Paulo Railway
Mogyana					3.156	3.156																												Mogyana
Rio Claro					12.331	12.331																												Rio Claro
Ituana					10.830	10.830																												Ituana
Central					410	410																												Central
Sorocabana					18.751	18.751																												Sorocabana
Bragantina					39	39																												Bragantina
Descalvadense					59	59																												Descalvadense
Itatibense					2.522	2.522																												Itatibense
Total					6.049.067	6.049.067																												Total
Total geral	6 710	208.549	215.259	750	6.284.428	6.285.178	6.026.176	251.928	6.278.104	1.858	872	2.730		9.200	9.200		782	782					428	428					1.326	1.326		11	11	Total geral

Jundiahy, 15 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

(Annexo N. 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS

Para as diversas estações das linhas

DE	Paulista (fluvial)					Paulista (ferrea)					S. Paulo Railway					Mogyana				
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total		
Porto Ferreira	380		380	3.348	9															
» Prainha	35		35	561					239					201						
» Vassununga	43		43	270					34	4				182						
» Amaral																				
» Pulador	24		24	195																
» C. Bueno	33		33	114	1				239					409					17	
» Jatahy	6		6	43																
» Cedro	79		79	2.324	43				10											
» Guatapará	30		30	314	4				4					23						
» M. Prado	48		48	236	2															
» Jaboticabal	28		28	293					38					40					5	
» Pitangueiras	13		13	180					2					2						
» Pontal	15		15	194	1				4					15						
Total da C. Paulista	734		734	8.072	60				570	4				872					22	
Paulista ferrea				3.697	1															
S. Paulo Railway				19.582																
Mogyana				58																
Rio Claro				246																
Ituana				16																
Central																				
Sorocabana																				
Bragantina																				
Descalvadense																				
Itatibense																				
Total				23.779	1															

DE	Rio Claro					Ituana					Central					Sorocabana				
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total		
Porto Ferreira																				
» Prainha				30																
» Vassununga																			68	
» Amaral																				
» Pulador				1																
» C. Bueno									20											
» Jatahy																				
» Cedro														1						
» Guatapará																				
» M. Prado									30											
» Jaboticabal				13																
» Pitangueiras																				
» Pontal																				
Total da C. Paulista				44					50					1					68	
Paulista ferrea																				
S. Paulo Railway																				
Mogyana																				
Rio Claro																				
Ituana																				
Central																				
Sorocabana																				
Bragantina																				
Descalvadense																				
Itatibense																				
Total																				

DE	Bragantina					Descalvadense					Itatibense					DE
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	
	1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			1.ª cl.	2.ª cl.	Total			
Porto Ferreira																Porto Ferreira
» Prainha																» Prainha
» Vassununga																» Vassununga
» Amaral																» Amaral
» Pulador																» Pulador
» C. Bueno																» C. Bueno
» Jatahy																» Jatahy
» Cedro																» Cedro
» Guatapará																» Guatapará
» M. Prado																» M. Prado
» Jaboticabal																» Jaboticabal
» Pitangueiras																» Pitangueiras
» Pontal																» Pontal
Total da C. Paulista																Total de C. Paulista
Paulista ferrea																Paulista ferrea
S. Paulo Railway																S. Paulo Railway
Mogyana																Mogyana
Rio Claro																Rio Claro
Ituana																Ituana
Central																Central
Sorocabana																Sorocabana
Bragantina																Bragantina
Descalvadense																Descalvadense
Itatibense																Itatibense
Total																Total

OBSERVAÇÃO. A Paulista Fluvial não tem trafego mutuo de passageiros.

Jundiahy, 15 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

(Annexo N. 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA DO MOVIMENTO DE BAGAGENS E ANIMAES COM INDICAÇÃO DAS PROCEDENCIAS E DESTINOS

Para	Das diversas estações das linhas																						Para
	Paulista (ferrea)		Paulista (fluvial)		S. Paulo Railway		Mogyana		Rio Claro		Ituana		Central		Sorocabana		Bragantina		Descalvadense		Itatibense		
	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	
Porto Ferreira																							Porto Ferreira
» Prainha	568				2.523		10		7														» Prainha
» Vassununga	298	1			2.165		11				130												» Vassununga
» Amaral																							» Amaral
» Pulador	422								27														» Pulador
» C. Bueno	695				1.396				37		8												» C. Bueno
» Jatahy	64				677																		» Jatahy
» Cedro	1				125																		» Cedro
» Guatapará	172				2.971		37																» Guatapará
» M. Prado	989				1.280				8														» M. Prado
» Jaboticabal	354				7.270				167		42												» Jaboticabal
» Pitangueiras	1				184								16										» Pitangueiras
» Pontal	133				991																		» Pontal
Total	3.697	1			19.582		58		246		180		16										Total

OBSERVAÇÃO. A Paulista Fluvial não tem trafego mutuo de passageiros.

Jundiahy, 28 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

137

(Annexo n.º 6)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

Estatistica do movimento de mercadorias, com indicação das procedencias e destinos

Para	Das diversas Estações das linhas																																	Para
	Paulista (ferrea)			Paulista (fluvial)			S. Paulo Railway			Mogyana			Rio Claro			Ituana			Central			Sorocabana			Bragantina			Descalvadense			Santa Rita			
	Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			Mercadorias			
	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	Café	Diversos	Total	
Porto Ferreira																																		Porto Ferreira
» Prainha		82.871	82.871					134.376	134.376		25	25		434	434		179	179					10.000	10.000										» Prainha
» Vassununga		51 101	51.101					204.933	204.933		87	87					520	520																» Vassununga
» Amaral																																		» Amaral
» Pulador		10.418	10.418					8.972	8.972																									» Pulador
» C. Bueno		96.033	96.033					279.348	279.348					1.253	1.253		540	540														1.200	1.200	» C. Bueno
» Jatahy		14.463	14.463					226.921	226.921														130	130										» Jatahy
» Cedro		12.559	12.559					11.776	11.776																									» Cedro
» Guatapará		7.824	7.824					209.604	209.604		117	117					562	562								39	39							» Guatapará
» M. Prado		61.158	61.158					421.720	421.720		86	86					72	72																» M. Prado
» Jaboticabal		287.790	287.790					1.749.883	1.749.883		2.823	2.823		10.644	10.644		3.142	3.142		410	410		7.661	7.661								1 322	1.322	» Jaboticabal
» Pitangueiras		10.166	10.166					339.179	339.179								4.947	4.947					416	416					59					» Pitangueiras
» Pontal		23.539	23.539					1.756 335	1.756.335		18	18					868	868					544	544										» Pontal
Total		657.922	657.922					5.343.047	5.343.047		3.156	3 156		12.331	12.331		10.830	10.830		410	410		18.751	18 751		39	39		59			2.522	2 522	Total

Jundiahy, 15 de Abril de 1892.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

138

ANNEXO N. 7.

ESCRIPTURA DE COMPRA

DA

COMPANHIA DESCALVADENSE

139

Livro de Notas do 2.º Tabellião da Capital do Estado de São Paulo, Dr. Estevam Leão Bourroul, n. 87 fls 49 v.

Primeiro traslado de escriptura de venda e compra. Saibam quantos este publico instrumento virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e um, aos vinte dias do mez de Março, nesta Cidade de São Paulo, em meu cartorio, perante mim tabellião, compareceram partes entre si ajustadas e contractadas, a saber: como outorgante vendedora a Companhia Descalvadense de Ferro Via Agricola, com séde no Belém do Descalvado, representada por sua directoria composta do Tenente Coronel José Ferreira de Figueiredo, Tenente Coronel Boaventura de Figueiredo Pereira de Barros, Major Arthur Horacio de Aguiar Whitaker e Doutor Amancio Guilhermino de Oliveira Penteado, estes dous ultimos representados por seu procurador Doutor Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, conforme fez certo com as procurações que exhibiu e ficam nesta data registradas no livro numero onze de registro geral deste cartorio e archivadas, todos constituidos em commissão encarregada de proceder á venda e liquidação da referida estrada, nos termos da resolução tomada pela assembléa geral de accionistas da mesma, celebrada em data de vinte dous de Fevereiro do corrente anno, e como outorgada compradora a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com séde nesta Capital, representada por sua directoria composta dos Doutores Elias Antonio Pacheco Chaves, presidente, Antonio Paes de Barros, Antonio de Lacerda Franco, José de Souza Queiroz e Eduardo Prates, autorisada a effectuar a presente compra, em virtude do que foi resolvido em sessão de assembléa geral de accionistas, realisada em primeiro do corrente mèz, todos os presentes reconhecidos pelos proprios de mim e das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, do que dou fé. E perante as mesmas testemunhas, pela outorgante vendedora, Companhia Descalvadense de Ferro Via Agricola, por sua directoria, me foi dito que mediante a quantia de duzentos e oitenta con-

tos de réis (Rs. 280:000$000), preço certo e ajustado que já recebeu da outorgada compradora Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, em moeda corrente deste Paiz, pela presente escriptura vende, como de facto vendido tem á mesma compradora, a estrada de ferro Descalvadense, com todo o seu material fixo e rodante, edificios, accessorios, moveis e utensilios existentes, tudo livre e desembaraçado de quaesquer onus e hypothecas de qualquer especie, e situada na freguezia de Nossa Senhora do Belém do Descalvado, municipio e comarca do Belém do Descalvado neste Estado, especificados esses bens na relação ao diante transcripta, a qual, rubricada por ambas as partes, fica fazendo parte integrante desta escriptura, a cujo traslado será annexa; comprehendendo-se na presente venda a respectiva concessão e direitos constantes dos seus contractos com o Governo e a Companhia Paulista, sendo o preço da dita estrada e seus accessorios de duzentos contos de réis (Rs. 200:000$000) e o preço da referida concessão e respectivos direitos de oitenta contos de réis (Rs. 80:000$000). Disse mais a outorgante vendedora que, dando á outorgada compradora plena e geral quitação do mencionado preço de duzentos e oitenta contos de réis, desde já lhe transfere todo o direito, dominio, acção e posse que tinha na referida estrada na fórma declarada e respectiva concessão e direitos já referido, para que de tudo gose e desfructe como seu, que por bem desta fica sendo de hoje para sempre, obrigando-se ella vendedora a em todo o tempo fazer boa, firme e valiosa a presente venda na fórma da Lei. O que sendo ouvido pela compradora Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, por sua directoria, por ella foi dito que acceitava esta escriptura nos termos nella declarados, dando-se desde já por empossada de todos os bens supra mencionados inclusive concessão e direitos, declarando que a despeza e receita da vendedora ficam correndo por sua conta desde o dia primeiro do corrente mez. Foram-me apresentados além da distribuição desta escriptura a mim feita hoje por bilhete assignado pelo distribuidor Angelo de Araujo, o conhecimento de siza e a relação já referida, tudo do theor seguinte: N. 81. Exercicio de 1891. Rs. 12:000$000. A fls. 34 do livro Caixa fica debitado o actual collector pela quantia de doze contos de réis, recebida da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes de imposto de transmissão (6 % sobre Rs. 200:000$000), preço por

que comprou da Companhia Descalvadense uma estrada de ferro com todo o seu material fixo e rodante, edificios e mais bemfeitorias. Guia passada pelo 2.º Tabellião de São Paulo — Dr. Estevam Leão Bourroul. Collectoria de Rendas Geraes de Belém do Descalvado em 14 de Março de 1891. O Collector, Andrelino Augusto do Amaral. O Escrivão, João Martins da Silva. Inventario dos bens da Companhia Descalvadense de Ferro Via Agricola. Quatorze kilometros de via permanente, além de chaves, desvios e triangulo. Duas casas de Estação. Duas ditas de armazem. Uma dita para deposito de material rodante. Uma dita para empregados no ponto terminal. Uma dita para o pessoal da conserva. Uma caixa d'agua. Uma linha telephonica com tres apparelhos. Duas locomotivas. Cinco vagões de carga. Tres vagões de lastro. Dous vagões de passageiros. Quatro kilometros de trilhos com chapas e parafusos. Uma machina para ferros. Um torno com mesa. Quarenta e duas cepas de ferro. Trinta e cinco mancaes usados. Sete caixas para mollas. Oito ditas para graixa. Dous macacos, um de madeira e outro de ferro. Vinte e um pares de rodas. Quinze ditos usados. Uma caixa de grampos. Dous trolys para uso da conserva. Duas mesas para prensas. Duas prensas para copiar. Duas mesas com armario. Dous lampeões para meza. Dous ditos de signal. Doze cadeiras austriacas. Dous relogios de parede. Dous espanadores. Dous lavatorios com bacia e jarro. Tres cassambas. Quatro bancos para a plataforma. Quatro balanças decimaes, duas grandes e duas menores. Dous fogões economicos. Livros e accessorios para trafego. A pedido das partes lavrei esta escriptura que lhes sendo lida perante as testemunhas, acceitaram, outorgaram e depois de sellada com o sello de oitenta mil réis proporcional á quantia de oitenta contos de réis, preço da mencionada concessão, assignam com as mesmas testemunhas que são: João Luiz Aubin e Antonio Gonçalves Damasceno, conhecidos de mim tabellião. Eu, Elisiario Antonio Leal, escrevente juramentado, que escrevi. E eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, subscrevi. José Ferreira de Figueiredo. Boaventura de Figueiredo Pereira de Barros. Francisco A. de Souza Queiroz Filho. Elias Antonio Pacheco Chaves. Antonio Paes de Barros. A. de Lacerda Franco. José de Souza Queiroz. Eduardo Prates. João Luiz Aubin. Antonio Gonçalves Damasceno. Estava

191

o sello de oitenta mil réis em tres estampilhas devidamente inutilisadas. Trasladada do proprio original na data retro. Eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, subscrevi, conferi, e assigno em publico e raso. Em testemunho de verdade, (assignado) Estevam Leão Bourroul.

(Sobre uma estampilha de mil réis)

São Paulo, em 20 de Março de 1891.

(Assignado) E. L. Bourroul.

Confere

Adolpho A. Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

ANNEXO N. 8.

ESCRIPTURA DA COMPRA

DA

COMPANHIA RAMAL FERREO

DE

SANTA RITA

142

Livro de Notas do 2.º Tabellião da Capital do Estado de S. Paulo, Dr. Estevam Leão Bourroul, n. 90 fls. 39 v.

Primeiro traslado de Escriptura de venda e compra. Saibam quantos este publico instrumento virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e um, aos dezeseis dias do mez de Junho, nesta cidade de São Paulo, em meu cartorio, perante mim, tabellião, compareceram partes entre si justas e contractadas, a saber: como outorgante vendedora a Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita, com séde em Santa Rita do Passa Quatro, representada, na fórma de seus estatutos, por sua directoria composta do Coronel Delfino Martins de Siqueira, Dr. Carlos Paes de Barros, Tenente Coronel Bento José de Carvalho e Major José Vieira Palma, este representado por seu procurador Tenente Coronel Bento José de Carvalho, conforme fez certo com a procuração que exhibiu e que fica nesta data registrada no livro numero onze de registro geral deste cartorio e archivada, sendo o Coronel Delfino Martins de Siqueira tambem representado neste acto por seu bastante procurador o Dr. Carlos Paes de Barros, conforme se vê pela procuração que exhibiu e que tambem fica registrada no dito livro de registro deste cartorio e archivada, todos autorisados a effectuarem a venda da referida estrada nos termos da resolução tomada pela Assembléa Geral de accionistas da mesma Companhia, legalmente constituida para deliberar sobre o assumpto, aos doze de Fevereiro do corrente anno, e como outorgada compradora a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com séde nesta Capital, representada na fórma de seus estatutos por seu presidente, Doutor Elias Antonio Pacheco Chaves, autorisado a effectuar a presente compra, em virtude do que foi resolvido em sessão de assembléa geral de accionistas, realisada em primeiro de Março do corrente anno; todos os presentes reconhecidos pelos proprios de mim e das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, do que dou fé. E perante as mesmas

testemunhas, pela outorgante vendedora Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita, por sua referida directoria, me foi dito que, mediante a quantia de oitocentos e dezesete contos e oitocentos mil réis (Rs. 817:800$000), preço certo e ajustado, que já recebeu da outorgada compradora Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, representado por mil cento e vinte e oito (1128) acções integralisadas da propria outorgada compradora, do valor nominal de duzentos mil réis cada uma com os respectivos direitos á emissão autorisada pela Assembléa Geral, reunida a primeiro de Março ultimo, as quaes lhe foram transferidas nesta data para todos os effeitos e livres de qualquer onus, apenas sem direito ao rateio a proceder-se do actual fundo de reserva provisorio da Companhia outorgada, pela presente escriptura vende, como de facto vendido tem, á mesma compradora a Estrada de ferro de sua propriedade que vai de Porto Ferreira a Santa Rita do Passa Quatro nas freguezias dos mesmos nomes da comarca de Belém do Descalvado, com todo o seu material fixo e rodante, edificios, moveis e utensilios existentes nesta data, tudo livre e desembaraçado de qualquer onus e hypothecas de qualquer especie, comprehendendo-se no preço acima dito a desistencia do direito de zona e mais favores de que é senhora e possuidora a Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita, sendo o preço da estrada e seus accessorios o de seu custo effectivo, estimado no valor de trezentos e sessenta e tres contos e seiscentos mil réis (Rs.363:600$000) e o preço da desistencia de seus direitos de quatrocentos e cincoenta e quatro contos e duzentos mil réis (Rs. 454:200$000). E como a outorgada compradora tenha já feito a entrada de quarenta mil réis (Rs. 40$000) por cada uma das acções da nova emissão acima referidas, pela Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita, outorgante, foi dito que obrigava-se a restituir lhe, como restituido tem, igual quantia por cada uma das mesmas acções, na importancia total de vinte dois contos quinhentos e sessenta mil réis (Rs. 22:560$000). Por seu lado declarou a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes obrigar-se não cobrar a importancia de que lhe é devedora a Companhia Ramal Ferreo de Santa Rita, por fretes, fornecimentos de materiaes e outras contas, assim como obrigou-se mais a pagar a Lacerda, Camargo & Comp., estabelecidos nesta praça, a quantia que lhes deve a outorgante vendedora, até ao maximum de dez contos de réis

(Rs. 10:000$000). Por fim accordaram as duas partes que a receita e despeza da estrada vendida corressem por conta da outorgada compradora para todos os effeitos, a partir do dia primeiro do mez de Abril do corrente anno. E por se acharem assim accordes e convencionados, me pediram lhes lavrasse a presente escriptura, o que fiz por me haver sido distribuida por bilhete de hoje assignado pelo distribuidor Angelo de Araujo. Neste acto me foi apresentado o conhecimento de siza seguinte: N. 142. Exercicio de 1891. Rs. 21:816$000. A folhas 92 do livro Caixa fica debitado o Collector actual pela quantia de Rs. 21:816$000, recebida da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, imposto de transmissão de propriedade (seis por cento sobre Rs. 363:600$000), preço por que compra a Estrada de ferro da Companhia Santa Rita e seus accessorios, conforme a guia do 2.º tabellião de São Paulo, Dr. Bourroul. Collectoria de Rendas Geraes de Santa Rita do Passa Quatro, em 1.º de Junho de 1891. O Collector, José Francisco de Abreu. O escrivão, Candido Elyseu de Sampaio. Feita esta e lhes sendo lida perante as testemunhas, acceitaram, outorgaram e depois de sellada com o sello proporcional de quatrocentos e cincoenta e cinco mil réis, assignaram com as mesmas testemunhas que são: João Luiz Aubin e Antonio Gonçalves Damasceno, conhecidos de mim, tabellião. Eu, Ramiro da Silva Campista, escrevente juramentado que escrevi. E eu, o bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião que subscrevi. Carlos Paes de Barros. Bento J. de Carvalho. Elias Antonio Pacheco Chaves. João Luiz Aubin. Antonio Gonçalves Damasceno. Estava o sello de quatrocentos e cincoenta e cinco mil réis em estampilhas devidamente inutilisadas. Trasladado do proprio original, ao qual me reporto na data retro. E eu, o bacharel Estevam Leão Bourroul subscrevi, conferi e assigno em publico e raso. Em testemunho de verdade, (Assignado) Estevam Leão Bourroul.

(Sobre tres estampilhas de 200 réis cada uma.)

São Paulo, 16 de Junho de 1891.

(Assignado) E. L. Bourroul.

Confere

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

144

ANNEXO N. 9.

ESCRIPTURA DE COMPRA

DA

Rio Claro Railway Company

Livro de Notas do 2.º Tabellião da Capital do Estado de São Paulo, Dr. Estevam Leão Bourroul, N.º 93 Fls. 13 v.

Primeiro traslado de escriptura de venda e compra, que fazem como outorgante vendedora a Companhia «The Rio Claro São Paulo Railway Company, limited» e como outorgada compradora a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com hypotheca e penhor, como abaixo se declara. Saibam quantos este instrumento de escriptura publica de compra e venda e outros pactos virem que, no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e dous, aos vinte e seis dias do mez de Março, nesta cidade de São Paulo, Capital do Estado do mesmo nome, e em meu cartorio, ahi, perante mim tabellião e as duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, compareceram partes entre si justas e contratadas—de uma parte, como outorgante vendedora a companhia Ingleza denominada «The Rio Claro São Paulo Railway Company, limited,» com séde e domicilio em Londres, constituida sob o regimen das leis inglezas em mil oitocentos e sessenta e dous até mil oitocentos e oitenta e seis e autorisada a funccionar nos Estados Unidos do Brazil por decreto numero dez mil trezentos e cincoenta e sete, de quartoze de Setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, e legalmente representada neste acto por seu bastante procurador, Adolpho Wilhelm Menge, como fez certo pela procuração que exhibiu e fica nesta data registrada no livro competente deste cartorio, e archivada, rezidente na cidade do Rio de Janeiro (Capital Federal) e actualmente nesta cidade; e de outra parte, como outorgada compradora, a Companhia Brazileira denominada «Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes», com séde e domicilio nesta Capital, legalmente constituida de conformidade com as leis em vigor neste paiz, por Estatutos archivados na Junta Commercial desta Cidade, e legitimamente representada por seus directores, os Doutores Elias Antonio Pacheco Chaves, Antonio Paes de Barros, Antonio de Lacerda Franco, Nicoláo de Souza Queiroz e Eduardo Prates, todos os presentes conhecidos

146

de mim tabellião e das mesmas duas testemunhas, ao diante nomeadas e assignadas, pelos proprios de que trato e do que dou fé. E perante as mesmas testemunhas pela outorgante, «The Rio Claro São Paulo Railway Company, limited», em seguida nesta escriptura denominada por abreviação «Companhia Rio Claro», por seu referido procurador, me foi dito que, estando devidamente autorisada, com amplos e especiaes poderes, pela Assembléa Geral dos seus accionistas de treze de Janeiro deste anno, effectuada em Londres, para celebrar este contracto, e assim levar a definitivo effeito o ajuste celebrado em Londres aos dezoito dias do mez de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, ractificado por outro ajuste de quatro de Fevereiro do corrente anno entre os Directores della outorgante Ch. Cunnington e Grafton W. Cuttley e o procurador especial da outorgada, Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, neste acto em seguida designada pela denominação de «Companhia Paulista», Doutor Eduardo da Silva Prado, e visto esta ter obtido do Governo a necessaria autorisação para este contracto, pelo decreto numero setecentos e dezenove de vinte e nove de Janeiro do corrente anno, e da Assembléa Geral de seus accionistas, de trinta de Outubro de mil oitocentos e noventa e um, conforme a copia autentica que da respectiva acta apresentou e fica registrada no livro competente deste cartorio, e archivada, pelo presente instrumento, e na melhor fórma de Direito, tem justo e contractado com a dita outorgada o que segue:

Primeiro—Que tendo ella outorgante, Companhia Rio Claro, por escriptura de trinta de Setembro de mil oitocentos e oitenta e nove, lavrada nas notas do respectivo tabellião da cidade de S. João do Rio Claro, deste Estado, comprado á hoje extincta Companhia Rio Claro, possue actualmente a plenitude do dominio e posse, uso e goso de todos os seus bens, privilegios, direitos e acções, desembaraçados de quaesquer onus, obrigações ou responsabilidades, salvo os inherentes ás respectivas concessões, nos termos do decreto numero sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de Outubro de mil oitocentos e oitenta e seis deste Estado numero noventa e um de seis de Abril de mil oitocentos e oitenta e sete e numero trinta e cinco de dezesete de Março de mil oitocentos e oitenta e oito.

Segundo—Que assim possuindo a Companhia Rio Claro:

a) uma Estrada de Ferro já construida desde a cidade de S. João do Rio Claro até Araraquara; *b*) um prolongamento desta Estrada de Ferro de Araraquara ao Jaboticabal, pela propria outorgante parcialmente construida na extensão de noventa e seis (96) kilometros; *c*) uma concessão para o prolongamento dessa linha de Jaboticabal até Barretos; *d*) um ramal, já construido, da Estação «Visconde do Rio Claro», na primeira supramencionada linha até Jahú, com a modificação entre os kilometros cento e um (101) e cento e dez (110), que leva os trilhos por meio de uma nova linha de dez kilometros até á villa de Brotas, conforme contracto feito com o Governo deste Estado em dezesete de Julho de mil oitocentos e noventa; *e*) uma concessão para o prolongamento do Jahú, passando por Sapé, até Itapura; *f*) um ramal de Estrada de Ferro, parcialmente já construido, de S. Carlos do Pinhal, na supramencionada Estrada de Ferro, até Agua Vermelha e Quilombo, na extensão de sessenta e trez (63) kilometros; *g*) um ramal de Estrada de Ferro, parcialmente construido, de S. Carlos do Pinhal a Ribeirão Bonito, com a concessão de poder prolongar esta linha até á freguezia da Boa Esperança, em direcção a Sant' Anna do Paranahyba; *h*) um prolongamento da linha do Jahú em direcção a Sapé, com um ramal á Villa da Bocaina, com trinta e um (31) kilometros, já explorados, e levantadas as plantas respectivas, á espera da approvação do Governo do Estado, assim como possue, a Companhia Rio Claro, pelo presente instrumento, vende, cede e transfere á Companhia Paulista, como de facto vendido tem, na fórma em seguida declarada, a plenitude do dominio e posse, uso e goso das ditas Estradas de Ferro, com todos os privilegios, direitos e acções livres e desembaraçadas de quaesquer onus, obrigações e responsabilidades, comprehendendo a dita venda todos os immoveis que actualmente possue a Companhia Rio Claro, a facha de terreno por onde passam aquellas Estradas de Ferro, todos os edificios, predios, depositos, armazens, construcções, estações, officinas, pontes, plataformas, casas para turmas, ranchos, ou como melhor nome tenham; todo o material fixo e rodante, com todos os moveis e utensilios, apparelhos, machinas e intrumentos existentes nas ditas Estradas de Ferro, prolongamentos e ramaes, quer se achem nas estações, quer nas officinas, ou em quaesquer edificios que pertencem ou servem a respectiva empreza.

147

Terceiro—Na dita venda não se consideram incluidos: *a)* quaesquer lucros liquidos, quer já realisados, quer não, provenientes da exploração das ditas vias ferreas vendidas até ao dia trinta e um do corrente mez, epocha em que os respectivos lucros e despezas de custeio passarão a correr por conta da Companhia Paulista; *b)* o fundo de reserva, entrada não realisada das acções ou outros fundos ou dinheiros pertencentes á Companhia Rio Claro; *c)* todos os mais haveres ou propriedades da Companhia Rio Claro que se acham na Inglaterra e não estejam expressamente incluidos na presente venda.

Quarto—O preço da dita venda, exclusão feita dos materiaes e utensilios existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da estrada, que ainda se achem nos armazens da Companhia Rio Claro, e ainda não empregados por esta, é de £ 2.775.000 (dous milhões, setecentas e setenta e cinco mil libras).

Quinto—O preço devido pelos ditos materiaes e utensilios existentes no almoxarifado e destinados ao custeio da Estrada de Ferro será estabelecido mediante avaliação feita por dous avaliadores, devendo cada uma das Companhias contractantes nomear um, ou, no caso de divergencia entre estes, por um terceiro desempatador, que será escolhido pelos ditos avaliadores antes de darem começo á avaliação. E si, por qualquer causa, a dita avaliação não ficar concluida dentro de tres mezes contados desta data, será licito a qualquer das partes contractantes requerer ao Supremo Tribunal de Justiça na Inglaterra para nomeação de pessôa idonea que proceda a essa avaliação; e a avaliação que fizer a pessôa por essa fórma nomeada será definitiva.

Sexto—O pagamento do preço da compra, isto é, £ 2.775.000, ou vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e sessenta e seis réis (Rs 24.666:666$666) é feito da seguinte fórma: libras, vinte e cinco mil, (£ 25.000) em dinheiro, e o restante, libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2.750.000) em titulos de obrigação preferencial (bonds) emittidos pela Companhia Paulista, sendo que aquella quantia em dinheiro, isto é, libras vinte e cinco mil (£ 25.000), a Companhia Rio Claro confessa já ter recebido em Londres por intermedio do «The British Bank of South America, limited,» conforme e no prazo estipulado

no já referido accordo de dezoito de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um, pelo que della dá quitação á Companhia Paulista.

Setimo—O preço dos materiaes que vae ser determinado por meio de avaliadores ou arbitros, como se estipula na clausula quinta, será remettido para Londres por intermedio do referido «British Bank of South America, limited», o qual ao recebel-a della dará quitação, devendo esse pagamento ser effectuado por essa fórma dentro de um mez, contado da data da terminação da avaliação.

Oitavo—As referidas obrigações preferenciaes (bonds), representando a dita somma de libras—dous milhões setecentos e cincoenta mil (£ 2.750.000) vencerão juros á razão de cinco por cento ao anno, pagos semestralmente, devendo o primeiro pagamento semestral realisar-se no dia primeiro de Outubro deste anno; os juros serão representados por coupons. Cada uma das ditas obrigações preferenciaes (bonds) será do valor de libras cem (£ 100) e serão classificadas *pari passu* e representarão uma quantia não excedente de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2:750.000).

Nono—As ditas obrigações (bonds) serão garantidas: *a)* por uma primeira hypotheca sobre as ditas Estradas de Ferro da Companhia Rio Claro, seus prolongamentos e ramaes, quer na parte já construida, quer na que d'ora em diante for construida de conformidade com as ditas concessões; *b)* por uma segunda hypotheca sobre a totalidade das actuaes Estradas de Ferro da Companhia Paulista, sujeita sómente a um onus anterior existente sobre ellas para garantia da somma de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300), vencendo juros á rasão de sete por cento ao anno; *c)* por um penhor sobre o activo, renda e demais bens que na occasião pertencerem ás Companhias Paulista e Rio Claro, incluindo-se no dito penhor todos os direitos, privilegios, concessões e bens moveis de qualquer especie com exclusão sómente dos materiaes, utensilios e outros moveis, que por sua natureza se consomem ou precisam ser renovados periodicamente no legitimo custeio das ditas Estradas de Ferro. As ditas hypothecas e penhores nesta escriptura estipulados serão constituidos pela Companhia Paulista em favor do «The British Bank of South America, limited»,

148

na qualidade de fiduciario, administrador e representante (trustee) dos portadores das referidas obrigações preferenciaes.

Decimo—As ditas obrigações preferenciaes serão ao portador, porém convertiveis em titulos nominaes, a vontade do possuidor.

Decimo primeiro—As ditas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dous (42) annos, por meio de um fundo de reserva accumulado de um por cento ao anno, a principiar em mil oitocentos e noventa e sete (1897), sendo para esse fim retirado numero sufficiente de obrigações annualmente, por meio de sorteio, que terá logar em Londres, na presença de um tabellião, e serão resgatadas ao par.

Decimo segundo—A totalidade da receita liquida, semestralmente realisada, pela Companhia Paulista será immediatamente remettida por ella ao «The British Bank of South America, limited», em Londres, por intermedio da Caixa do mesmo Banco no Rio de Janeiro, pela taxa do dia a tres (3) ou a noventa (90) dias de vista por transferencia, ficando a Companhia Paulista obrigada a dar aviso prévio de dez dias para as remessas superiores a vinte mil libras; até que as sommas assim remettidas sejam sufficientes para fazer face ao pagamento dos juros das ditas obrigações preferenciaes e para o dito fundo d'amortisação; devendo as mencionadas remessas ser feitas de modo a chegar a vencer-se em Londres antes do vencimento dos prazos marcados para pagamento dos juros e amortisação.

Decimo terceiro—O «The British Bank of South America, limited» será irrevogavelmente encarregado do serviço das ditas obrigações preferenciaes, e pela Companhia Paulista ser-lhe-á paga uma commissão razoavel e apropriada pelo serviço dos juros e resgate do capital.

Decimo quarto—No caso de acquisição ou de desapropriação pelo Governo do Brazil, ou por outra qualquer causa, de todas ou de quaesquer estradas incluidas em ditas hypothecas ou em qualquer d'ellas, ou no penhor, a Companhia Paulista, depois de deduzir a quantia necessaria ao pagamento da já referida divida de libras cento e vinte mil e tresentas (£ 120.300) remetterá ou envidará os meios de remetter toda a importancia paga, com relação a essa compra, ou desapropriação, em tanto quanto seja necessario

para o resgate acima mencionado, directamente ao «The British Bank of South America, limited», em Londres, por intermedio da Caixa deste Banco no Rio de Janeiro, nos termos da clausula decima segunda (12-ª), o qual o applicará ao resgate ao par das obrigações preferenciaes que na occasião existirem em circulação e restituirá o saldo desse dinheiro, quando o haja, á Companhia Paulista.

Decimo quinto—As ditas obrigações preferenciaes serão entregues em Londres dentro de tres mezes da data desta á Companhia Rio Claro pela Companhia Paulista e serão trocadas pela cautela que a dita Companhia Paulista entrega neste acto á Companhia Rio Claro, assignada pela respectiva directoria. As ditas obrigações preferenciaes (bonds) serão impressas em portuguez, com a respectiva traducção em inglez em uma columna em frente, conterão litteralmente os dizeres da minuta que no fim desta vae transcripta e serão assignadas pelo Doutor Eduardo da Silva Prado, na qualidade de agente e representante da Companhia Paulista em Londres, para o que nesta data esta Companhia dá-lhe especial outorga, ou por qualquer outra pessôa legitimamente autorisada pela Companhia.

Decimo sexto—E visto ter a Companhia Rio Claro confessado haver já recebido a quantia de libras vinte e cinco mil (£ 25.000) em dinheiro e a cautela representativa das libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2.750.000) em obrigações preferenciaes (bonds), transfere á Companhia Paulista todo o dominio e posse sobre as referidas Estradas de Ferro, com exclusão dos bens especificados na clausula terceira, e a tem por empossada dellas por virtude desta escriptura e da clausula constituti, ficando por isso a Companhia Paulista autorisada a fazer os pactos relativos ás hypothecas e penhor dos bens que adquiriu por este acto da Companhia Rio Claro.

Decimo setimo—A Companhia Paulista fica obrigada a pagar todas as custas, gastos e despezas provenientes e relativas ao preparo e realisação da presenta venda, á investigação do titulo de transferencia de propriedade e mais bens vendidos e em geral com todas as que se fizerem com a realisação da presente venda, incluindo nellas todos os impostos e honorarios, quer pagos em relação á obtenção da autorisação das autoridades competentes deste Paiz, para

149

a presente venda, quer para emissão e garantia das ditas obrigações preferenciaes (bonds), registro das respectivas escripturas e instrumentos e todos os mais que tenham relação com os immoveis que fazem objecto da presente escriptura.

Decimo oitavo—E visto ter sido estipulado no accordo celebrado em Londres aos dezoito de Dezembro de mil oitocentos e noventa e um que as despezas com a construcção das diversas Estradas de Ferro da Companhia Rio Claro, d'aquella data em diante até a da definitiva realisação da respectiva venda, correriam por conta da Companhia Paulista, que para esse fim forneceria áquella os necessarios capitaes, entretanto que essas construcções têm sido feitas com capitaes da Companhia Rio Claro; e visto a impossibilidade de organisar de prompto e com exactidão as contas relativas a essas construcções e despezas necessarias e resultantes, fica estipulado o prazo de trinta dias, a contar de hoje, para a organisação dessas contas e pagamento de sua importancia.

Decimo nono—Para os effeitos do pagamento do imposto de transmissão, considerar-se-á a quantia de libras dous milhões setecentas e setenta cinco mil (£ 2.775.000) equivalente a vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis contos, seiscentos e sessenta e seis mil, seiscentos e sessenta e seis réis (Rs. 24.666:666$666) ao cambio de vinte e sete dinheiros (27 ditos) sendo oito mil contos (Rs. 8.000:000$000) o preço dos immoveis, e o excesso, direitos, privilegios, concessões, etc. etc.

Vigesimo—A contar desta data, a Companhia Paulista terá direito aos beneficios e estará sujeita aos encargos de todos os contractos e compromissos feitos e assumidos pela Companhia Rio Claro, referentes á empreza; excepto a parte em que taes contractos digam respeito aos materiaes e utensilios, que tenham de ser incluidos na dita avaliação; excepto tambem em relação ás questões pendentes sobre a importancia de imposto reclamada pela Thesouraria de Fazenda pela venda feita pela extincta Companhia Rio Claro á actual «Rio Claro São Paulo Railway Company» e correrão por conta desta ultima; e a Companhia Paulista indemnisará á Rio Claro de e por todos os pleitos, custas, damnos, reclamações e demandas com relação a esses contractos e compromissos respectivamente. E pela outorgada, por seus

respectivos directores, foi dito que acceitava todas as clausulas e condições com que lhe é feita a presente venda.

Disse mais a Companhia Paulista que, attendendo á conveniencia de ficar desde já liquidado tudo quanto ser possa a presente transacção, por este mesmo instrumento dá em primeira hypotheca e penhor ao «English Bank of Rio de Janeiro, limited», em liquidação, representado pelo referido prucurador, Adolpho Wilhelm Menge, em virtude de procuração especial, que me exhibiu neste acto, e fica registrada no livro competente deste cartorio, e archivada, na qualidade de fiduciario, representante e administrador (trustee) da referida emissão de titulos preferenciaes (bonds) no valor de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300) e juros de sete por cento, todos os bens em seguida discriminados, para garantir o capital, juros e amortisação dos referidos bonds, e observancia das clausulas e condições sob que foram elles emittidos, em ordem a que em todo o caso tenham exclusivo privilegio, sobre todas as dividas, obrigações, presentes e futuras, da Companhia Paulista, até que seja resgatada a ultima das referidas obrigações preferenciaes. Os referidos bens, que são dados pela Companhia Paulista em hypotheca e penhor da referida divida de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300) ao dito «English Bank of Rio de Janeiro, limited», em liquidação, são os seguintes: Concessões e privilegios: 1.º para construcção da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas, nas freguezias, termos e comarcas dos mesmos nomes, por contracto de vinte e nove de Maio de mil oitocentos e sessenta e nove, assignado com o Governo de São Paulo; 2.º para a Estrada de Ferro de Campinas a Rio Claro por contracto de 12 de Maio de mil oitocentos e setenta e cinco, assignado com o mesmo Governo, atravessando as freguezias, termos e comarcas do mesmo nome e mais a da Limeira; 3.º para Estrada de Ferro de Cordeiro ao Mogy-Guassú e respectivos ramaes, por contracto de vinte e um de Janeiro de mil oitocentos e setenta e seis, assignado com o mesmo Governo, pertencendo Cordeiro á Freguezia, termo e comarca da Limeira; 4.º para Estrada de Ferro do Porto Ferreira a Belém do Descalvado e respectivo ramal, por contracto de vinte e cinco de Outubro de mil oitocentos e oitenta, com o mesmo Governo, pertencendo Porto Ferreira ao termo e comarca do Descalvado, fregue-

130

zia do mesmo nome e Belém do Descalvado á freguezia, termo e comarca do mesmo nome; 5.º para navegação dos rios Mogy-Guassú, Pardo e Rio Grande, por decreto numero nove mil setecentos e cincoenta e tres de seis de Maio de mil oitocentos e oitenta e sete, do Governo Imperial; 6.º para o ramal de Limeira a Piracicaba, por contracto de dezoito de Fevereiro de mil oitocentos e noventa e um, assignado com o Governo de São Paulo, comprehendendo as freguezias, termos e comarcas do mesmo nome; Vias Ferreas: Uma Estrada de Ferro de bitola de um metro e sessenta centimetros, com duzentos e setenta e um kilometros de extensão. Duas Estradas de Ferro de bitola de sessenta centimetros, com quarenta e um kilometros de extensão total. Toda a faixa de terreno por onde corre o leito das referidas Estradas de Ferro. Edificios e dependencias: no municipio da capital de São Paulo, edificio sito no largo de S. Bento, freguezia da Sé, em que funcciona o Escriptorio Central, Comarca de São Paulo. Municipio, Comarca e Freguezia de Jundiahy: Escriptorio de Telegrapho (kilometro um); estação de Louveira, um edificio de estação, dous armazens de carga; estação da Rocinha, um edificio de estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Freguezia, Municipio e Comarca de Campinas: Estação de Vallinhos, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Campinas, um edificio de estação e dependencia, tres armazens de cargas, uma officina de reparação, um deposito de machinas, quatro casas para empregados; Estação da Boa Vista, um edificio de estação; Estação de Rebouças, um edificio de estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro; Estação de Santa Barbara, um edificio de estação, um armazem de cargas, uma casa para porteiro. Municipio, Freguezia e Comarca da Limeira: Estação do Tatú, um edificio de estação, um armazem de cargas, um gyrador; Estação de Limeira, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Cordeiros, um edificio de estação e dependencias, um armazem de cargas, um deposito de locomotivas, uma casa para porteiro, um gyrador. Municipio, Freguezia e Comarca do Rio Claro: Estação de Santa Gertrudes, edificio de estação; Estação do Rio Claro, um edificio de estação e dependencias, um armazem de cargas, um gyrador. Municipio, Freguezia e Comarca de Araras: Estação de Araras, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Guabirobas, um edificio de

estação, um armazem de cargas; Estação de São Bento, um edificio de estação; Estação de Leme, um edificio de estação, um armazem de cargas. Municipio, Freguezia e Comarca de Pirassununga: Estação de Leme, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Pirassununga, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Laranja Azeda, um edificio de estação; Estação de Emas, um edificio de estação, um armazem de cargas; Estação de Baguassú, um edificio de estação, um armazem de cargas. Freguezia, Municipio e Comarca de Belém do Descalvado: Estação de Porto Ferreira, um edificio de estação, dous armazens de cargas, um deposito de locomotivas, seis casas para empregados, uma dóca, um gyrador, um deposito de materiaes, uma officina de folhas de zinco; Estação do Descalvado, um edificio de estação, um armazem de cargas, um gyrador; Estação do Pantano, um edificio de estação; Estação de Aurora, um edificio de estação. Municipio e Freguezia de Santa Rita do Passa Quatro, Comarca do Descalvado: Estação de Santa Rita, um edificio de estação, um armazem de cargas, trinta e tres casas de turmas de trabalhadores em diversos pontos. Material rodante: vinte e oito (28) locomotivas de bitola de um metro e sessenta centimetros; sessenta e cinco (65) carros de passageiros da mesma bitola; oitocentos (800) vagões de carga da mesma bitola; quatro (4) locomotivas de bitola de sessenta centimetros; seis (6) carros de passageiros da mesma bitola, e dezoito vagões de carga da mesma bitola. Via Fluvial: Linha de Navegação no Rio Mogy-Guassú, extensão de duzentos kilometros. Edificios e dependencias: Porto Prainha, Freguezia, Municipio e Comarca do Descalvado, um edificio de estação com armazem. Porto Amaral, Freguezia, Municipio e Comarca do Descalvado, um edificio de estação com armazem. Porto Cunha Bueno, Freguezia, Municipio e Comarca de S. Carlos do Pinhal, um edificio de estação com armazem. Porto Jatahy, Freguezia, Municipio e Comarca de São Simão, um edificio de estação com armazem. Porto Cedro, Freguezia, Municipio e Comarca de São Simão, um edificio de estação com armazem. Porto Guatapará, Freguezia, Municipio e Comarca de Ribeirão Preto, um edificio de estação com armazem. Porto Martinho Prado, Freguezia, Municipio e Comarca de Ribeirão Preto, um edificio de estação com armazem. Porto Jaboticabal, Freguezia, Municipio e Comarca do mesmo nome, um edi-

151

ficio de estação com armazem. Porto Pitangueiras, Freguezia, Municipio e Comarca do Jaboticabal, um edificio de estação com armazem. Porto Pontal, Freguezia, Municipio e Comarca do Jaboticabal, um edificio de estação com armazem. Material fluctuante: Onze lanchas a vapor e quarenta e quatro barcaças. Os fundos de reserva na importancia total de mil e quatrocentos contos de réis (Rs. 1.400:000$000) e mais qualquer augmento que elles venham a ter para o futuro. As rendas presentes e futuras da Companhia e quaesquer vantagens resultantes de contracto da Companhia com o Governo do Estado. E pelo dito Procurador bastante do «English Bank of Rio de Janeiro, limited», em liquidação, foi dito que acceitava a hypotheca e penhor mercantil dos referidos bens da Companhia Paulista, nos termos em que lhe é feita.

Disse ainda a Companhia Paulista que desta fórma estando constituida a hypotheca convencional sobre os bens que já possuia e que já se achavam sujeitos, em virtude do contracto que presidiu á emissão d'aquelles «debentures» do valor de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300), da qual é fiduciario e representante (trustee) o referido «English Bank of Rio de Janeiro, limited», em liquidação, constitue segunda hypotheca sobre os referidos bens para garantia das obrigações privilegiadas (bonds) emittidas e dadas em pagamento pela Companhia Paulista, á Rio Claro, da quantia de dous milhões setecentas e cincoenta mil libras (£ 2.750.000), resto do preço pelo qual aquella comprou a esta todas as suas Estradas de Ferro e demais bens que acabam de ser declarados e especificados na constituição da primeira referida hypotheca, em ordem a terem as ditas obrigações, privilegiadas em todas as hypotheses, preferencia sobre todas as dividas presentes e futuras que porventura tenha ou venha a contrahir a Companhia Paulista, com exclusão unicamente da referida divida de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300) que, como acaba de ser estipulado, tendo sobre os mesmos bens primeira hypotheca, prefere o seu pagamento.

E finalmente pela Companhia Paulista foi dito que, para maior e inteira garantia dos referidos «debentures» do valor de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2.750.000) dadas á Companhia Rio Claro em pagamento do preço pelo qual lhe comprou suas Estradas de Ferro e

os mais bens especificados na respectiva clausula segunda, dava, como de facto dá pela presente escriptura, em primeira hypotheca os já referidos bens immoveis, os quaes em seguida vão mais detalhadamente descriptos e em penhor mercantil os moveis, ficando entretanto entendido que a dita Companhia Paulista se reserva o direito de dispor e substituir no legitimo custeio das ditas Estradas de Ferro os materiaes, utensilios e outros moveis que lhe pertencem e são do uso, não só das mesmas Estradas de Ferro que já possuia e navegação dos Rios Mogy-Guassú, Rio Pardo e Rio Grande, como das que lhe pertencem em virtude da compra por esta escriptura; valendo o penhor quanto a estes bens sómente em relação aos que existirem na data em que por ventura tenham de ser executados, todos ou qualquer das hypothecas ou penhores, pela presente escriptura constituidos. Que desta arte, a referida divida representada por obrigações preferenciaes (bonds) do valor de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2.750.000) fica garantida pela dita primeira hypotheca e penhor dos bens abaixo descriptos, em ordem a ser paga de preferencia a todos os demais credores presentes e futuros da Companhia Paulista, inclusive da tambem já referida divida de libras cento e vinte mil e trezentas (£ 120.300) em debentures de sete por cento de juros.

Relação dos bens da Companhia Rio Claro: 1.º as Estradas de Ferro, prolongamentos, ramaes, desvios e concessões descriptos na clausula segunda, letras *a*) a *h*) do contracto de compra e venda constante desta escriptura; 2.º toda a faixa de terreno em que assentam as referidas Estradas de Ferro, seus prolongamentos, ramaes e desvios já referidos; 3.º o terreno na rua numero um, esquina da Avenida numero dous, na cidade do Rio Claro; 4.º o terreno na cidade do Rio Claro, em que se acham edificadas as officinas, com a área de cento e doze mil, cento e cincoenta e oito metros (112.158$^{ms.}$); 5.º Os terrenos em que se acham edificadas as estações, as quaes são as seguintes: a do Morro Grande, no kilometro quatorze, com a área de treze mil, cento e sessenta metros (13.160$^{ms.}$); a de Corumbatahy, no kilometro vinte e sete, com a área de treze mil, cento e sessenta metros (13.160^{ms}); a do Cuscuzeiro, no kilometro quarenta e um, com a área de treze mil, cento e sessenta metros (13.160$^{ms.}$); a de Oliveiras, no kilometro

152

quarenta e quatro, com a área de treze mil, cento e sessenta metros (13.160ms.); a do Visconde do Rio Claro, no kilometro cincoenta e seis, com cincoenta e tres mil, cento e quarenta e tres metros (53.143ms.); a da Colonia, no kilometro sessenta e cinco, com a área de treze mil cento e sessenta metros (13.160ms.); a de S. Carlos, no kilometro setenta e sete com a área de dez mil e noventa e tres metros (10.093ms.); a do Visconde do Pinhal, no kilometro noventa e quatro, com a área de onze mil, novecentos e vinte metros (11.920ms.); a da Fortaleza, no kilometro cento e sete, com a área de dezeseis mil, setecentos e quarenta metros (16.740ms.); a de Araraquara, no kilometro cento e vinte sete, com a área de vinte dous mil e trezentos metros (22.300ms.); a de Americo Braziliense, no kilometro cento e trinta e oito; a de Santa Lucia, no kilometro cento e quarenta e tres; a do Rincão, no kilometro cento e cincoenta e nove, e outras quatro, inclusive a do Jaboticabal, ainda em construcção e sem denominação. Estas todas situadas no Tronco e abrangendo as freguezias de São João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara, Nossa Senhora do Carmo de Jaboticabal, com os termos e comarcas de São João do Rio Claro, São Carlos do Pinhal, São Bento de Araraquara e Nossa Senhora do Carmo de Jaboticabal. As seguintes do ramal: a do Morro Pellado, no kilometro sessenta e nove, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600ms.); a de Campo Alegre, no kilometro oitenta e quatro, com a área de quinze mil e seiscentos metros (15.600ms.); a de Brotas, no kilometro cento e sete, com a área de doze mil metros (12.000ms.); a de Santa Maria, no kilometro cento e trinta e tres, com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400ms.); a da Ventania, no kilometro cento e cincoenta e um, com a área de quinze mil metros (15.000ms.); a de dous Corregos, no kilometro cento e sessenta e um, com a área de trinta e quatro mil, quatrocentos e oitenta metros (34.480ms.); a de Dom Pedro segundo, no kilometro cento e setenta, com a área de quinze mil e quatrocentos metros (15.400ms.); a do Banharão, no kilometro cento e setenta e nove, com a área de dezesete mil e seiscentos metros (17.600ms.); a do Jahú, no kilometro cento e noventa e quatro, com a área de trinta e um mil quatrocentos e cincoenta metros (31.450ms.). No ramal de Agua Vermelha as seguintes: a de Babylonia, no kilometro dezenove; a da Floresta, no kilometro

vinte e tres; a do Capão Preto, no kilometro quarenta e um, e outras em construcção em numero de quatro, as quaes todas abrangem as freguezias de Itaquery, Brotas, Dous Corregos, Jahú e Sapé, comprehendendo os termos e municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú e as Comarcas de São Carlos do Pinhal, a que pertence Brotas, e a do Jahú, a que pertencem os termos de Jahú e Dous Corregos. Os armazens de depositos de materiaes e mais edificios da Companhia, os quaes são os seguintes: Todo o material rodante, constante de dezeseis (16) locomotivas, vinte e tres (23) carros de passageiros. quatro (4) carros para bagagens, cento e quarenta e quatro (144) vagões cobertos para cargas, quarenta e sete (47) ditos denominados gondolas, um guindaste sobre rodas para sete toneladas, oito (8) vagões para gado. Além do material desta relação, ainda existe, parte em Santos e parte no Rio Claro, para montar ou já montado: seis (6) carros para trens de passageiros; noventa (90) vagões para carga; quatro (4) locomotivas, e outros machinismos para officina; todos os moveis, utensilios, apparelhos, machinismos e instrumentos existentes na Estrada de Ferro, seus prolongamentos, e ramaes, nas estações, nas officinas ou nos edificios que servem á respectiva empreza. Todos e cada um dos direitos inherentes aos privilegios resultantes dos contractos celebrados com o Governo Geral e com o Governo deste Estado, em virtude dos referidos decreto numero sete mil oitocentos e trinta e oito de quatro de Outubro de mil oitocentos e oitenta e leis provinciaes de seis de Abril de mil oitocentos e oitenta e sete e de dezesete de Março de mil oitocentos e oitenta e oito, para construcção, uso e goso da Estrada de Ferro, que, partindo da cidade do Rio Claro, vá terminar em Araraquara, e dos ramaes da estação do Visconde do Rio Claro a Jahú e de São Carlos a Agua Vermelha e Quilombo e do mesmo São Carlos ao Ribeirão Bonito e deste lugar até á freguezia da Boa Esperança, em direcção a Sant' Anna do Paranahyba e do prolongamento do dito ramal da cidade do Jahú; á freguezia do Sapé e desta á Colonia Militar do Itapura; e do ramal que partindo desta linha vai terminar na Bocaina; bem como d'outro prolongamento de Araraquara a Jaboticabal e deste ponto até Barretos.

Disse mais a Companhia Paulista que d'esta arte ficam

153

constituidos, em favor do « British Bank of South America, limited», na qualidade de fiduciario, administrador e representante dos portadores dos referidos bonds, uma segunda hypotheca e penhor sobre todos os bens que já possuia, com exclusão da primeira hypotheca sobre os bens que por esta escriptura adquiriu da Companhia Rio Claro, para garantia do pagamento de parte do preço desta compra que ella fez, em obrigações preferenciaes no valor de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£s. 2.750.000).

O theor das obrigações preferenciaes referidas é o seguinte: Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, Estado de São Paulo, Brazil. Obrigações de cinco por cento (5 %) no valor de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£. 2.750.000). A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, incorporada de accordo com as Leis do Brazil e no pleno goso dos privilegios, isempções e favores concedidos por diversas leis geraes e provinciaes, com os seus estatutos e refórmas approvados pelos accionistas, em uma Assembléa Geral extraordinaria no dia trinta de Outubro de mil oitocentos e noventa e um, tendo contrahido um emprestimo de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£s. 2.750.000) sterlinas, vencendo juros á razão de cinco por cento (5 %) ao anno, pagavel quer o principal, quer os juros, em ouro, achando-se o dito emprestimo garantido por hypothecas especiaes, pelas quaes as estradas de ferro compradas á « Rio Claro, São Paulo, Railway Company, limited », já construidas ou que forem d'ora em diante construidas, de accordo com as concessões assim compradas, e o material rodante e a renda que d'ellas provenha estão especialmente hypothecados ou onerados em penhor que lhe dão prioridade sobre todos os mais encargos, privilegios e dividas, e todo o conjuncto da empreza, estradas de ferro, rendas e propriedades da Companhia, que contrahe o emprestimo, se acham hypothecados, sujeitos aos já existentes onus, privilegiados, como consta das escripturas passadas perante tabellião em vinte e seis de Março de mil oitocentos e noventa e dous, em consideração do valor effectivo recebido pela dita Companhia, pagará no dia primeiro de Abril de mil novecentos e trinta e quatro (1934) ou em outra data anterior em que esta obrigação preferencial (bond) fôr resgatada de accordo com as condições em seguida mencionadas, ao portador desta

obrigação preferencial (bond), si não estiver registrada, e, si o estiver, ao possuidor registrado ou nominal desta obrigação, a somma de libras cem (£s. 100 sterlinas) com os respectivos juros a contar do dia trinta e um de Março de mil oitocentos e noventa e dous (1892), á razão de cinco por cento (5 %) ao anno, pagos semestralmente nos dias primeiro de Abril e primeiro de Outubro de cada anno, ao ser apresentada e na entrega dos coupons de juros, annexos, á proporção que se vencerem, o dito capital e juros, pagaveis em moeda sterlina Ingleza no « The British Bank of South America, limited », em Londres, sem deducção no principal ou juro de qualquer taxa que possa ser devida com relação aos mesmos, em virtude de qualquer lei do Brazil, quer geral, quer provincial, ou em vigor, ou que d'ora em diante possa ser promulgada, assumindo a Companhia a obrigação de pagar todas essas taxas. E de conformidade com as ditas escripturas de hypotheca e penhor, a Companhia declara:

1.º Esta divida é privilegiada e o seu pagamento terá preferencia sobre todas as demais dividas e pagamentos, salvo sómente aquelle especialmente reservado nas ditas escripturas de hypotheca;

2.º Esta obrigação preferencial (bond) é uma d'uma série da mesma natureza, theor e data, na importancia total de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£s. 2.750.000) sterlinas, resgatavel pelo seu valor nominal, por meio de um fundo de amortisação que a Companhia formará por meio de uma accumulação, a contar do anno de mil oitocentos e noventa e sete (1897) de accordo com a tabella impressa no verso desta obrigação preferencial (bond);

3.º As obrigações preferenciaes (bonds) desta série serão numeradas seguidamente e, emquanto gozarem do privilegio de preferencia sobre todas as demais dividas da Companhia, como acima se acha exposto, não terão preferencia alguma umas sobre as outras;

4.º As obrigações preferenciaes (bonds) que tiverem de ser resgatadas em cada anno, pela maneira em seguida mencionada, serão designadas por meio de sorteios annuaes, que terão lugar no mez de Março de cada anno, e o primeiro sorteio effectuar-se-á no dia primeiro de Março de mil oitocentos e noventa e sete (1897) no « British Bank of South America, limited », em Londres, na presença de

154

um tabellião e no dia primeiro de Abril de mil oitocentos e noventa e sete (1897), depois do sorteio, o capital das ditas obrigações preferenciaes (bonds), assim sorteadas, será pago no dito Banco e pela maneira acima indicada e sendo entregues as obrigações preferenciaes (bonds) com todos os respectivos coupons ainda não vencidos, cessando os juros sobre essas obrigações, desde o dia primeiro de Abril, depois do sorteio;

5.º Toda a renda liquida apurada em cada anno pelo conjuncto da empreza e estradas de ferro da Companhia, será immediatamente remettida pela Companhia ao «British Bank of South America, limited», em Londres, até que a somma remettida seja sufficiente para os encargos dos juros das ditas obrigações e do fundo de amortisação;

6.º No caso de compra ou desapropriação pelo Governo do Brazil ou por outro meio de todas ou quaesquer das estradas de ferro, incluidas nas ditas hypothecas, ou em qualquer d'ellas, a Companhia, sujeita tão sómente aos direitos de prioridade, de que se faz expressa reserva, remetterá ou procurará que seja remettido directamente ao dito « British Bank of South America, limited », em Londres, o dinheiro recebido por esta compra ou desapropriação, ou a quantia que for necessaria para o resgate acima mencionado, devendo o Banco applical-o ao resgate ao par d'essas obrigações que na occasião existirem em circulação, sendo o saldo devolvido á Companhia;

7.º O portador desta obrigação ou possuidor nominal, quando o houver, terá direito ao dinheiro representado pela obrigação, isento de qualquer deducção ou compromisso entre a Companhia e possuidor primitivo da obrigação, ou com qualquer outro portador anterior;

8.º A entrega desta obrigação preferencial (bond) pelo seu possuidor se ella fôr ao portador, ou pelo seu possuidor nominal, se ella for registrada, no « British Bank of South America, limited », em Londres, juntamente com os correspondentes coupons dos juros, será sufficiente desoneração para a Companhia e para o Banco, não sendo nenhum delles obrigado a indagar da legalidade da posse do possuidor de uma obrigação preferencial (bond) ao portador ou de um coupon de juros, ou da realidade do seu direito de receber os juros e o principal dessa obrigação

preferencial (bond) ou de attender ao direito de qualquer pessoa a essa obrigação ou ao valor por ella representado;

9.º A Companhia creará e terá no « British Bank of South America, limited », em Londres, um registro, no qual a Companhia, quando lhe for requerido, inscreverá o nome e endereço do possuidor da obrigação preferencial (bond) como possuidor nominal e annotará na obrigação o facto desse registro, e as subsequentes mudanças de possuidor serão effectuadas por meio de instrumentos manuscriptos assignados pelo transferente e pelo transferido, depositados no dito Banco, pela mesma fórma annotado nesta obrigação preferencial (bond), porém, por pedido por escripto do possuidor nominal, póde o registro ser invalidado e esta obrigação preferencial (bond) tornar-se á de novo para todos os fins uma obrigação pagavel ao portador;

10.º E em testemunho do que, e para que possa produzir todas os effeitos legaes, a Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes emittiu esta obrigação, de conformidade com os estatutos da Companhia e em virtude das resoluções da Assembléa Geral e leis do Brazil, e vae assignado pelo representante da Companhia, devidamente nomeado para esse fim no dia 26 de Março de mil oitocentos e noventa e dous.

E pela Companhia Rio Claro me foi dito que acceita as presentes estipulações em que a Companhia Paulista confessa ser devedora pela quantia de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (2.750.000), representada por titulos de obrigação preferencial (bonds) e para garantia do seu pagamento, amortisação e juros, dá ao referido British Bank em hypotheca todos os bens immoveis que possue e em penhor os moveis, direitos, privilegios e concessões. Ambas as partes contractantes, outorgante e outorgada, declararam que todos os bens acima mencionados não estão sujeitos a quaesquer responsabilidades por hypothecas legaes e outros onus, a não serem aquelles que vêm mencionados na presente escriptura.

Pela compradora foram-me exhibidos, além do bilhete de distribuição a mim hoje feita pelo distribuidor Angelo de Araujo, os conhecimentos do theor seguinte: Numero 45. Exercicio de 1892. Imposto de transmissão. Rs. 528:000$000, quinhentos e vinte e oito contos de réis. A folhas do Livro caixa

133

gações privilegiadas no valor de dous milhões setecentas e cincoenta mil libras (£s. 2.750.000).

E eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, de conformidade inteira com a minuta a mim apresentada, a escrevi. Adolpho Wilhelm Menge. Elias Antonio Pacheco Chaves. Antonio Paes de Barros. Nicoláo de Souza Queiroz. Antonio de Lacerda Franco. Eduardo Prates. Julio Adolpho Ribas. Dr. Antonio Januario Pinto Ferraz.

Trasladado do original na data retro. E eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, subscrevi, conferi e assigno em publico e raso.

Em testemunho de verdade.

(Assignado) Estevam Leão Bourroul.

(Sobre quatro estampilhas do valor total de Rs. 5$800.)

S. Paulo, em 26 de Março de 1892.

(Assignado) E. L. Bourroul.

Confere

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

156

Livro de Notas do 2.º Tabellião de S. Paulo, Dr. Estevam Leão Bourroul, n.º 93, fls. 29.

Primeiro traslado de escriptura de rectificação e ratificação. Saibam quantos este publico instrumento de escriptura virem que, no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e noventa e dous, aos vinte e tres dias do mez de Abril, nesta cidade de S. Paulo, em meu cartorio, perante mim tabellião compareceram partes entre si justas e contractadas, de uma parte a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com séde e domicilio nesta Capital, representada por seus directores os Doutores Elias Antonio Pacheco Chaves, Antonio Paes de Barros, Antonio de Lacerda Franco, Nicolau de Souza Queiroz e Eduardo Prates, e de outra parte o «English Bank of Rio de Janeiro, limited,» em liquidação, e «The British Bank of South America, limited», ambos com séde em Londres e representados por seu procurador Adolpho Wilhelm Menge, conforme as procurações registradas e archivadas neste cartorio, em vinte seis de Março do corrente anno; os presentes reconhecidos pelos proprios de mim e das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, do que dou fé. E perante as mesmas testemunhas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, representada por seus referidos directores, na qualidade de compradora da Companhia «The Rio Claro São Paulo Railway Company, limited», e devedora do «English Bank of Rio de Janeiro, limited», em liquidação, e «The British Bank of South America, limited», me foi dito que, tendo havido na escriptura de venda, compra, hypotheca e penhor, de vinte seis de Março do corrente anno, lavrada de folhas treze verso a dezoito do livro de notas numero noventa e tres deste cartorio, omissão por parte das respectivas Companhias, de algumas palavras em

um periodo, pela presente escriptura e de commum accordo com os ditos seus credores, rectificam o periodo que fica antes do theor das obrigações preferenciaes e depois da palavra Barretos, accrescentando no mesmo as palavras omittidas que são: — por esta escriptura constituida e uma primeira hypotheca—, reproduzindo nesta escriptura todo o periodo com esse accrescimo, para ficar em substituição do escripto n'aquella escriptura, com todos os effeitos em direito, sendo assim do theor seguinte: — «Disse mais a Companhia Paulista que dest'arte ficam constituidos em favor do «The British Bank of South America, limited», na qualidade de fiduciario, administrador e representante dos portadores dos referidos bonds, uma segunda hypotheca e penhor sobre todos os bens que já possuia, com exclusão da primeira hypotheca por esta escriptura constituida e uma primeira hypotheca sobre os bens que por esta escriptura adquiriu da Companhia Rio Claro, para garantia do pagamento de parte do preço desta compra que ella faz, em obrigações preferenciaes no valor de libras dous milhões setecentas e cincoenta mil (£ 2.750.000).» Pelos «English Bank of Rio de Janeiro, limited,» em liquidação e «The British Bank of South America, limited,» ambos por seu procurador Adolpho Wilhelm Menge, foi dito que acceitavam a presente escriptura nos termos nella declarados; e tanto por estes como pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, por seus directores, foi dito mais que ratificam aquella escriptura de vinte seis de Março deste anno, em tudo o mais que nella se acha declarado e especificado e que por esta escriptura não se alterou, dando pleno valor ás entrelinhas nella resalvadas, inclusive a entrelinha que diz: —«será immediatamente»—, ficando a presente escriptura como parte integrante d'aquella para todos os fins de direito. E de como assim o disseram dou fé; me pediram lhes lavrasse a presente escriptura a mim hoje distribuida pelo distribuidor Angelo de Araujo, a qual, feita, lhes sendo lida perante as testemunhas, acceitaram, outorgaram e assignam com as mesmas testemunhas que são: José Polycarpo de Almeida Queiroz e João Luiz Aubin, conhecidos de mim tabellião. Eu, João Corrêa da Silva e Sá, Escrevente juramentado, que escrevi. Eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, subscrevi. Elias Antonio Pacheco Chaves. Antonio Paes de Barros. Nicoláo de Souza Queiroz. Antonio de Lacerda Franco. Eduardo Prates. Adolpho

157

Wilhelm Menge José Polycarpo de Almeida Queiroz. João Luiz Aubin. Trasladada do proprio original na data retro. Eu, o Bacharel Estevam Leão Bourroul, tabellião, subscrevi, conferi e assigno em publico e raso. Em testemunho de verdade. Estevam Leão Bourroul (assignado).

(Sobre tres estampilhas de 200 réis cada uma).

São Paulo, em 23 de Abril de 1892.

(Assignado) E. L. Bourroul.

Confere

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

ANNEXO N. 10.

LISTA GERAL

DOS

SN.RS ACCIONISTAS

158

RELAÇÃO dos Senhores Accionistas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

— em 31 de Março de 1892 —

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
	A				
1	Abelardo Pompêu do Amaral	50	25	75	12
2	Adelaide A. Ferreira J. Saraiva, D. . .	6	10	16	3
3	Adelina F.ª de Izidoro Pereira	2	1	3	—
4	» de Souza Barros, D.	57	13	70	12
5	Adolpho A. Nardy de Vasconcellos, Dr.	12	6	18	3
6	» de Araujo Cintra	2	—	2	—
7	» Augusto Pinto, Dr.	—	100	100	15
8	» Julio de A. Melchert	169	84	253	25
9	Affonso Augusto Ribeiro	—	20	20	4
10	» Luiz de Paula	—	30	30	6
11	Agostinho, filho de J. O. Camargo .	114	57	171	21
12	» Majoriano da Fonseca . . .	2	1	3	—
13	Albertina, filha do Dr. Pedro Vicente .	17	3	20	4
14	Alberto da Rocha Faria de Nioac . . .	57	28	85	13
15	Albino, filho de Januario O. Camargo .	114	57	171	21
16	» filho de Olegario M. Lima . .	73	36	109	15
17	Alcibiades, filho de Joaquim Piza . . .	30	15	45	9
18	Alda F. de Carvalháes Nogueira, D. . .	2	1	3	—
19	» da Silva Prado, D..	30	15	45	9
20	Alfredo de Camargo Fonseca	2	1	3	—
21	» Claudio da Silva	8	4	12	2
22	» Ellis, Dr..	467	133	600	42
23	» filho de Antonio T. Pinto . . .	1	—	1	—
24	» filho de D. Barbara Braga. . .	4	2	6	1
25	» Franco de Andrade	14	7	21	4
26	» de Freitas Reys, Dr.	—	4	4	—
27	» Manuel Alves	200	—	200	22
28	» Maximo de Souza, Dr.	1	—	1	—
29	» de Moraes Bueno.	40	20	60	11
30	» Ramalho Bellegarde	6	3	9	1
31	Alvaro Teixeira de Assumpção, Dr. (her.)	100	50	150	20
32	Alzira Monteiro de Barros, D..	26	13	39	7
33	Amadeu de Castro Lisboa.	6	3	9	1
34	» filho de Luiz Quirino.	17	8	25	5
35	Amalia de Oliveira Camargo, D.. . . .	61	30	91	14
36	Amancio Bueno	222	111	333	29

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
37	Ambrozina P. Nunes Gomide, D. . . .	150	—	150	20
38	Amelia de Araujo Santos, D.	4	—	4	—
39	» Augusta de Paula, D.	70	25	95	14
40	» Brazilia Leitão Munhoz, D. . .	502	251	753	50
41	» Candida Sant'Anna Leitão. D..	332	166	498	37
42	» Eufrosina Quartim, D.	40	22	62	11
43	» filha do Dr. F. E. Malheiro . .	5	2	7	1
44	» Higina de S. Mesquita, D. (her.)	9	4	13	2
45	» de Paula Ramos, D.	38	38	76	12
46	» Peixoto, D..	330	165	495	37
47	» Snape, D.	20	—	20	4
48	Ananias da Rocha	3	2	5	1
49	Anesia da Silva Prado e Chaves, D.. .	1.298	—	1.298	—
50	Anesio, filho de Francisco Pompêu . .	14	7	21	4
51	Angelina P. da Cruz Queiroz, D. . . .	9	4	13	2
52	Angelo Alves de Assumpção, Conego .	7	3	10	2
53	» Pires Ramos, Dr.	2	1	3	—
54	Anna Abiah, filha do Dr. Caio Prado .	899	—	899	—
55	» Amelia de Moraes, D..	59	29	88	13
56	» Angelica de Carvalho, D.	13	6	19	3
57	» Antonina de M. Arruda, D. . . .	25	12	37	7
58	» de Araujo Ribeiro, D..	13	—	13	2
59	» Barros de Aguiar, D.	200	—	200	22
60	» Blandina de Almeida Prado, D. .	346	173	519	38
61	» Brandina Prado P. Pinto, D. . .	201	373	574	--
62	» Egydia Nogueira Aranha, D. . .	47	23	70	12
63	» filha de Antonio B. Quartim . .	12	8	20	4
64	» filha de Custodio M. Alves . . .	69	34	103	15
65	» filha de D. Maria A. M. Aranha.	3	1	4	—
66	» F. da S. Monteiro de Barros, D .	101	51	152	20
67	» Gertrudes Ferraz, D. (her.) . . .	1	—	1	—
68	» Jacintha de Andrade Couto, D. .	47	—	47	9
69	» Joaquina de Andrade Meira, D. .	4	2	6	1
70	» Joaquina de S. Castro Lisboa, D.	6	3	9	1
71	» de Lacerda Penteado, D.	181	90	271	26
72	» Luiza Dulley, D.	25	12	37	7
73	» Maria de Almeida Lorena, D. . .	66	33	99	14
74	» Martnis da Toledo, D. (her.) . .	66	34	100	15
75	» Miquelina Alves Franco, D.. . .	221	110	331	29
76	» Rosa dos Santos, D.	4	2	6	1
77	» Thereza, filha do Dr. C. Norberto	12	6	18	3
78	» Vieira Lins de Vasconcellos, D. .	4	2	6	1
79	Annibal Lopes da Silva.	8	—	8	1
80	Antonia de Barros Giraudon, D.. . . .	4	2	6	1
81	Antonia Ellis da Silva, D.	61	—	61	11

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
82	Antonia Fausta da Silva Prado, D. . .	179	111	290	27
83	» Ferraz de Sampaio, D.	2	1	3	0
84	» filha do Dr. Augusto Queiroz .	66	—	66	11
85	» filha do Dr. Francisco Queiroz.	7	3	10	2
86	» Joaquina de Camargo, D. . . .	40	—	40	8
87	» Maria do Espirito Santo, D.. .	8	4	12	2
88	» Maria Ribeiro Gavião, D.. . .	41	20	61	11
89	» de Mesquita Sampaio, D. . . .	55	28	83	13
90	» de Paula Souza A. do Amaral, D.	10	5	15	3
91	» de Queiroz Aranha, D.	1.062	531	1.593	92
92	Antonio Alves Corrêa de Toledo . . .	9	4	13	2
93	» Alvares Leite Penteado	2	1	3	0
94	» Anacleto Rodrigues Dias . .	—	100	100	15
95	» Augusto de A. Muniz, Conego.	31	15	46	9
96	» Augusto Bezerra Paes (her.). .	7	4	11	2
97	» Augusto Corrêa.	180	—	180	21
98	» Augusto da Fonseca Dr. (her.).	111	55	166	20
99	» Augusto Monteiro de Barros .	252	126	378	31
100	» Augusto Pedrozo	78	39	117	16
101	» Barboza Ferraz	64	32	96	14
102	» de Barros Paula Souza	59	29	88	13
103	» de Barros Poyares	10	20	30	6
104	» Benedicto de Camargo, Padre.	22	11	33	6
105	» Candido Rodrigues, Dr.	3	1	4	0
106	» Cardozo Ferrão.	83	41	124	17
107	» Cardozo dos Santos.	8	—	8	1
108	» Carlos Ferraz de Barros . . .	86	43	129	17
109	» Carlos de Moraes Salles, Dr. .	60	30	90	14
110	» Celidonio Gomes dos Reys . .	43	21	64	11
111	» Coelho da Gama	40	20	60	11
112	» Corrêa de Moraes Silveira . .	579	289	868	55
113	» Dias Novaes, Dr.	229	114	343	29
114	» Eduardo de Almeida	2	—	2	0
115	» filho de D. Beatriz Moreira . .	2	1	3	0
116	» filho de Eduardo Teixeira. . .	99	49	148	19
117	» Francisco de Paula Souza, Dr.	34	17	51	10
118	» Francisco da Rosa	18	9	27	5
119	» Franco da Rocha.	10	—	10	2
120	» Gonçalves Gomide, Dr.	—	7	7	1
121	» Gregorio do N. Godoy, Dr. . .	11	5	16	3
122	» Guimarães Barroso, Conego . .	32	16	48	9
123	» Henrique de Araujo Cintra . .	20	10	30	6
124	» Henrique Flores Sobrinho. . .	28	14	42	8
125	» João Romêu	155	77	232	24
126	» Joaquim Araujo de Azevedo, Dr.	767	383	1.150	70

160

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
127	Antonio Joaquim da Cruz	66	33	99	14
128	» José de Almeida Camargo	2	—	2	0
129	» José de Arruda	51	25	76	12
130	» José Duarte Moreira	579	289	868	55
131	» José Oliveira Monteiro	194	97	291	27
132	» José Rodrigues de Siqueira, Dr.	9	4	13	2
133	» de Lacerda Franco	184	92	276	26
134	» Leite de Almeida Prado, Jun.	5	2	7	1
135	» Leme da Fonseca	171	85	256	25
136	» Luiz Tavares	191	95	286	26
137	» Manuel Alves	80	40	120	17
138	» Manuel Rodrigues	16	—	16	3
139	» Maria Quartim	10	7	17	3
140	» Martiniano O. Borges	23	11	34	6
141	» de Oliveira Camargo	100	50	150	20
142	» Paes de Barros, Dr.	90	250	340	29
143	» Paes de Barros Sobrinho, Dr.	14	7	21	4
144	» de Paula Ramos, Dr. (her.)	5	2	7	1
145	» de Paula Ramos Junior, Dr.	38	19	57	10
146	» de Paula Ramos Teixeira	10	5	15	3
147	» Paulino G. Benjamin, Conego	34	17	51	10
148	» Pereira da Costa	46	23	69	11
149	» Pereira de Mello	76	38	114	16
150	» Proost Rodovalho	640	360	1.000	62
151	» Queiroz dos Santos	339	175	514	38
152	» Rodrigues da C. Chaves	19	—	19	3
153	» da Silva Prado, Dr.	1.439	780	2.219	63
154	» Soares de Oliveira	15	7	22	4
155	» de Souza Barros, Dr.	35	17	52	10
156	» de Souza Mello	30	15	45	9
157	» de Souza Queiroz	213	116	329	28
158	» Teixeira de Assumpção	119	59	178	21
159	» Teixeira Pinto	30	15	45	9
160	» tutellado de E. Quartim	12	6	18	3
161	» Vicente Ferraz de Sampaio	76	38	114	16
162	» Vicente de Souza Queiroz, Dr.	—	50	50	10
163	» Vieira de Andrade Palma	7	3	10	2
164	» Xavier Paes de Barros	78	39	117	16
165	Aristides, filho de D. Beatriz Moreira	2	1	3	0
166	Armando, filho do Dr. J. M. Largacha	3	1	4	0
167	Arminda, filha de Francisco G. Ferraz	6	3	9	1
168	Arsenio Corrêa Galvão	214	55	269	25
169	Arthur de Avila Rebouças, Dr. (her.)	104	52	156	20
170	» de Azurem Costa	33	16	49	9
171	» filho de M. J. Duarte Rezende	35	17	52	10

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
172	Arthur filho de Venancio Ferreira. . .	6	3	9	1
173	» da Silva Araujo, Dr.	—	30	30	6
174	» Teixeira de Çamargo	40	20	60	11
175	Associação Protectora da Infancia . . .	1.032	516	1.548	89
176	Augusta Gonçalves de Freitas.	8	4	12	2
177	Augusto Cincinato de A. Lima, Dr. . .	1.191	—	1.191	72
178	» da Costa Guimarães	256	128	384	31
179	» Diamantino Saraiva	27	—	27	5
180	» de Oliveira Camargo	50	25	75	12
181	» de Paula Ramos	38	19	57	10
182	» de Siqueira Cardozo, Dr. . . .	135	67	202	22
183	» de Souza Queiroz, Dr.	144	101	245	24
184	Aurora, filha de D. Maria I. Nobrega .	1	—	1	0
185	Avelino Pacheco de Toledo	20	—	20	4
	B				
186	Banco do Commercio e Ind. de S. Paulo	85	370	455	7
187	Barão de Araraquara	469	234	703	47
188	» de Arary	2.284	1.142	3.426	183
189	» de Campinas	84	42	126	17
190	» de Cintra	6	3	9	1
191	» de Dourados	89	44	133	18
192	» de Ibitinga.	514	257	771	51
193	» de Itacurussá.	100	50	150	20
194	» de Jacarehy	160	70	230	24
195	» de Jaguára, Dr..	50	25	75	12
196	» de Mello e Oliveira.	133	66	199	22
197	» de Monte-Mór (herança)	111	55	166	20
198	» de Piracicaba.	460	280	740	49
199	» de Pirapetinguy	138	69	207	22
200	» de Ramalho, Dr.	18	9	27	5
201	» de Souza Queiroz (herança) . . .	2.191	1.095	3.286	176
202	» de Tatuhy	50	25	75	12
203	Barbara Cintra, D.	56	28	84	13
204	» Joaquina Teixeira, D..	6	3	9	1
205	Barnabé F. Vaz de Carvalháes, Dr. . .	34	17	51	10
206	Baroneza de Arary	184	92	276	26
207	» de Jundiahy	90	45	135	18
208	» de Latour.	471	174	645	44
209	» de Limeira	54	446	500	37
210	» de Nioac	450	125	575	41
211	» de Souza Queiroz	50	100	150	10
212	Beatriz, filha de D. Beatriz Moreira . .	2	1	3	0
213	Belestrina Maria da Conceição, D. . .	1	—	1	0

161

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
214	Bellarmina Pinheiro e Prado, D. . . .	38	2	40	8
215	Belmiro Antonio da Silva Rosa	38	19	57	10
216	Benedicta Maria Carneiro, D.	68	34	102	15
217	» tutellada de E. Quartim. . .	13	6	19	3
218	Benedicto Estellita Alvares	162	81	243	24
219	» José Rodrigues de Mello . .	18	9	27	5
220	» tutellado de E. Quartim . .	1	—	1	0
221	Benjamim da Cunha Bueno	8	4	12	2
222	Benta Bernardina de Moraes, D. . . .	189	94	283	26
223	Bento Annes, filho do Dr. M. Eufrásio .	1	—	1	0
224	» Antonio Pereira	18	9	27	5
225	» de Barros	20	10	30	6
226	» José de Carvalho	91	61	152	20
227	» José Fernandes	11	13	24	4
228	» de Lacerda Guimarães Filho . .	184	92	276	26
229	» Xavier de Barros, Dr.	206	103	309	27
230	Bernardina Ferraz de Campos, D. (her.)	7	—	7	1
231	Bernardino Ferreira da Silva, Dr. . . .	—	150	150	20
232	» Monteiro de Abreu Filho .	11	5	16	3
233	Bernardo Diederichsen	34	17	51	10
234	Blandina Maria de Jesus Lima, D. . .	9	—	9	1
235	» Ramos Moreira, D.	13	6	19	3
236	Boaventura Ferraz de Camargo	15	—	15	3
237	» Rodrigues de Souza. . . .	35	17	52	10
238	Branca Corrêa de Moraes, D.	5	2	7	1
239	» filha do Dr. Manuel Eufrasio .	1	—	1	0
240	Brazilia Dias Leite, D.	21	15	36	7
241	» Ismalia da Fonseca, D.	2	1	3	0
242	Brazilina B. de Barros Vaz, D.	21	11	32	6
243	Brazilio, filho de José F. de Carvalho .	3	1	4	0
	C				
244	Cabral Vasconcellos & Irmão	14	7	21	4
245	Calixto de Paula Souza, Dr..	2	1	3	0
246	Candida Augusta de Andrade, D. . . .	46	23	69	11
247	» Augusta Quartim, D..	40	22	62	11
248	» de Campos Barros, D.	400	200	600	42
249	» Franco, D..	12	24	36	7
250	» de Lacerda Franco, D.	184	92	276	26
251	» Maria das Dôres, D.	—	20	20	4
252	» Pinheiro e Prado, D..	38	2	40	8
253	Candido Coelho Ribeiro Porto	368	184	552	40
254	Canuto José Saraiva, Dr.	2	1	3	0
255	Capella de Lemes	2	—	2	0
256	Carlos Alberto do Amaral.	44	—	44	8

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
257	Carlos Augusto do Amaral, (her.) . . .	18	9	27	5
258	» Augusto do Amaral Sobrinho, Dr.	—	80	80	13
259	» Coelho de Oliveira, Dr, ...	171	85	256	25
260	» filho de Bernardino de Abreu .	5	2	7	1
261	» Monteiro de Barros	306	183	489	36
262	» Norberto de Souza Aranha, Dr..	111	55	166	20
263	» Paes de Barros, Dr.	778	222	1.000	62
264	» de Sampaio Peixoto	—	5	5	1
265	» Schmidt	5	—	5	1
266	» de Souza Queiroz	296	201	497	37
267	» Vasconcellos de Almeida Prado	330	70	400	32
268	Carmen, filha de A. P. Queiroz	34	17	51	10
269	Carolina Amelia de Camargo, D. . . .	336	168	504	37
270	» A. Franzen, D.	16	8	24	4
271	» de Assis Pacheco, D.	20	30	50	10
272	» Augusta de Azevedo, D. . . .	—	16	16	3
273	» Augusta Bresser Monteiro, D.	66	33	99	14
274	» Augusta Vaz de Carvalháes, D.	—	10	10	2
275	» Cintra, D..	2	—	2	—
276	» Hall, D..	2	3	5	1
277	» Peixoto Barreto, D.	239	119	358	30
278	» Peixoto Gaticker, D..	60	—	60	11
279	» Prado, D	—	75	75	12
280	» Teixeira Pinto, D.	3	1	4	—
281	» tutellada de E. Quartim . . .	13	6	19	3
282	Cecilia, filha de A. A. Monteiro de Barros	10	5	15	3
283	» de Moraes Monteiro de Barros, D.	743	371	1.114	68
284	Celestino Pacini	2	1	3	—
285	Celso Sergio Cintra.	2	—	2	—
286	Charles Tomkins	16	8	24	4
287	Clara Josephina Alves, D.	84	—	84	13
288	» de Lacerda, D.	184	92	276	26
289	Claudina de Paiva Azevedo, D.	420	—	420	33
290	» Pinheiro e Prado, D.	38	2	40	8
291	Claudio Vaz de Arruda	54	27	81	13
292	Clemente da Costa e Silva	100	30	130	18
293	» Falcão de Souza	1	—	1	—
294	Conde do Pinhal	171	85	256	25
295	Constantina Mendes Gonçalves, D. . .	12	6	18	3
296	Constantino Coelho da Silva	104	51	155	20
297	Convento de N. S. das Mercês	11	5	16	3
298	Custodia A. dos Santos Rosa, D. . . .	16	8	24	4
299	Custodio Manuel Alves	38	19	57	10
300	» Ribeiro A. Junqueira	38	19	57	10
301	Cyriaco	30	—	30	—

162

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
	D				
302	Daniel e Adolpho Heydenreich	142	71	213	23
303	Delphina da Cunha Bueno, D.	738	369	1.107	67
304	Delphino Martins de Siqueira	201	101	302	27
305	Delphino Pereira de Abreu	10	5	15	3
306	Deolinda Eugenia de Campos Toledo, D.	75	37	112	16
307	Detlef Brune	100	50	150	20
308	Dioni, filha de José Egydio.	12	6	18	3
309	Domingos Corrêa de Moraes, Dr. . . .	600	300	900	57
310	» J. N. Jaguaribe, Dr.	35	17	52	10
311	» de Paiva Oliveira	—	40	40	8
312	» Roque da Silva	2	1	3	—
313	Durval, filho de Elias A. A. Souza . .	20	10	30	3
	E				
314	Edgardo, filho de Elias A. A. Souza. .	22	8	30	4
315	Edina, filha de A. V. Ferraz de Sampaio	10	5	15	3
316	Eduardo Maxwell Rudge	183	91	274	26
317	» de Mello e Oliveira	55	27	82	13
318	» Paulo da Silva Prado, Dr. . .	866	333	1.199	2
319	» Prates	3.506	1.753	5.259	275
320	» Ribeiro	88	24	112	16
321	Eleuterio de Araujo Cintra	50	25	75	12
322	» Prado Monteiro de Barros . .	126	63	189	21
323	» da Silva Prado, Dr.	1.203	301	1.504	87
324	Elias Antonio Pacheco e Chaves, Dr. .	819	855	1.674	68
325	» Augusto do Amaral Souza . . .	100	28	128	17
326	» Fausto Pacheco Jordão, Dr. . . .	110	668	778	50
327	» Quartim de Albuquerque	36	13	49	9
328	Elisa B Vaz de Carvalháes, D.	—	10	10	2
329	» filha de F. A. Pereira Borges . .	16	8	24	4
330	» Leopoldina de Abreu, D.	4	—	4	0
331	» Maria Leite, D..	20	10	30	6
332	» Monteiro de Barros, D.	26	13	39	7
333	» da Silva Prado, D.	67	33	100	15
334	Emilia Francisca de Azevedo, D. . . .	33	16	49	9
335	» Maria da Annunciação, D. . . .	11	5	16	3
336	Emma Amilia Cory, D.	32	16	48	9
337	Ercylla, filha de Custodio M. Alves . .	70	35	105	15
338	Ernani, filho de Joaquim P. O. Nunes.	102	—	102	15
339	Ernesto Germack Possolo, Dr.	345	172	517	38
340	» M. da Silva Ramos, Dr. . . .	90	45	135	18
341	Escholastica de Lacerda, D..	184	92	276	26

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
342	Escholastica Maria de Siqueira, D. . .	46	23	69	11
343	» de Paula Souza, D.. . . .	16	8	24	4
344	Esperidião Eloy de Barros Pimentel, Dr.	2	1	3	—
345	Estephania Alves Lima, D.	20	10	30	6
346	Estevam de Souza Barros	122	81	203	22
347	Eudoxia, filha de Januaria O Camargo.	114	57	171	21
348	» de Mattos	10	—	10	2
349	» Rosalina Pinto	76	38	114	16
350	Eugenio Dias Leite, Conego	19	14	33	6
351	» filho de Venancio Ferreira . .	1	—	1	—
352	» de Lacerda Franco, Dr. . . .	184	—	184	22
353	» de Paiva Azevedo	—	5	5	1
354	Eurico, filho de Dr. A. Lopes dos Anjos	2	1	3	—
355	Evangelina Martins Ferreira, D.. . . .	154	—	154	20
	F				
356	Faustina Quartim de Albuquerque, D. .	11	5	16	3
357	Felicissima de Souza Barros, D.. . . .	57	13	70	12
358	Felix Guilhem	100	50	150	20
359	Felizarda Maria Alvares, D..	311	55	366	30
360	Fernando Braga	10	3	13	2
361	» Dreifus.	70	46	116	16
362	» Paes de Barros, Dr.	91	45	136	18
363	Fernão de Souza Queiroz Filho . . .	234	117	351	30
364	Fidelis N. Prates	1.010	505	1.515	88
365	Firmino Maria Soares.	34	17	51	10
366	Fortunata Fenili, D.	7	3	10	2
367	» Gabriella de Toledo, D.. . .	23	11	34	6
368	Francisca Alvares da Cruz Queiroz, D..	1	—	1	—
369	» Amelia de Paula, D.	141	50	191	22
370	» Amelia de Toledo, D..	78	39	117	16
371	» das Chagas, D.	9	4	13	2
372	» Dabney de Avellar Brotero, D.	40	20	60	11
373	» E. Bueno Bierrembach, D. . .	54	27	81	13
374	» Leopoldina de Souza Freire, D.	1	—	1	—
375	» de Paula Souza, D.	29	15	44	8
376	» Ramos das Dôres, D.	6	3	9	1
377	» Xavier da Silveira, D. . . .	18	9	27	5
378	Francisco de Aguiar Barros, Dr. (her.).	231	115	346	29
379	» de Almeida Prado (1.º) . . .	34	17	51	10
380	» de Almeida Prado (2.º) . . .	20	80	100	15
381	» Alves de Oliveira.	—	20	20	4
382	» Antonio Pereira Borges . . .	31	15	46	9
383	» Antonio de Souza Queiroz, Dr.	130	70	200	22

163

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
384	Francisco A. de Souza Queiroz Netto, Dr.	—	50	50	10
385	» de Assis Negreiros	770	385	1.155	70
386	» de Assis Pacheco	169	239	408	—
387	» de Assis Peixoto Gomide, Dr.	40	95	135	18
388	» de Barros Paula Souza . . .	16	8	24	4
389	» Bento de Alvarenga	282	131	413	33
390	» Borges Gomes	64	32	96	14
391	» Carneiro	6	28	34	6
392	» de Castro Canto e Mello . .	5	2	7	1
393	» da Cunha Bueno, Junior . .	—	30	30	6
394	» Dias Novaes, Dr.	122	141	263	25
395	» Dias de Toledo	40	20	60	11
396	» Duarte Rezende	57	28	85	13
397	» Eduardo de Oliveira	42	—	42	8
398	» Ernesto Malheiro, Dr.. . . .	262	131	393	32
399	» Eugenio Corrêa.	1	19	20	4
400	» Eugenio Pacheco e Silva, Dr.	180	90	270	26
401	» filho de Francisco G. Ferraz.	6	3	9	1
402	» Frederico da Rocha Vieira, Dr.	22	11	33	6
403	» de Góes Pacheco	2	101	103	15
404	» Gomes Ferraz	144	72	216	23
405	» Guilhermino de Campos . .	50	25	75	12
406	» Hermenegildo de Camargo,(h.)	6	—	6	1
407	» Ignacio dos Santos Cruz . .	20	10	30	6
408	» José de Oliveira Sergio . . .	2	1	3	—
409	» Julio da Conceição, Dr. . . .	24	31	55	10
410	» Justino G. de Andrade, Dr. .	185	92	277	26
411	» Lobo Leite Pereira, Dr.. . .	37	18	55	10
412	» Luiz de Campos	284	142	426	33
413	» Marcos I. de Souza, Dr. . .	231	—	231	24
414	» Martins Bonilha	2	1	3	—
415	» de Paula Gomes	11	5	16	3
416	» de Paula Leite de Barros. .	300	150	450	35
417	» de Paula Leite Camargo . .	76	38	114	16
418	» de Paula Leite Junior . . .	15	7	22	4
419	» de Paula Oliveira Borges . .	332	166	498	37
420	» Paulino de Moraes	169	84	253	25
421	» Pedro do Canto	—	6	6	1
422	» Peixoto Ferreira de Souza. .	197	98	295	27
423	» Pompêu do Amaral (her.) . .	39	19	58	10
424	» Ribeiro A. Junqueira	23	11	34	6
425	» Teixeira de Camargo	66	33	99	14
426	» de Toledo Campos Piza . .	63	31	94	14
427	» Vaz de Almeida	5	—	5	1
428	» Villela de Paula Machado, Dr.	151	75	226	23

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
429	Francisco Xavier Paes de Barros, Dr. .	226	174	400	32
430	» Xavier Paes de Barros Filho	4	2	6	1
431	» Xavier Pinheiro e Prado . .	46	4	50	10
432	Frederico Augusto Cezar de Mattos . .	13	6	19	3
433	» Guilherme Ferreira	20	10	30	6
434	» de Paula Ramos	38	19	57	10
435	» de Souza Queiroz	400	150	550	32
436	» Xavier de Campos	11	—	11	2
	G				
437	Gabriella B. de Carvalháes Nogueira, D.	2	1	3	—
438	Gabriella Maria Quartim, D.	105	—	105	15
439	Gabriel de Toledo Piza e Almeida, Dr.	131	65	196	22
440	Galdino José de Bessa	50	—	50	10
441	» Tobias de Lemos, Dr..	116	—	116	16
442	Genoveva Dias de Toledo, D.	40	20	60	11
443	Georges W. Harrah.	200	100	300	27
444	Georgianna M. Tooker, D.	17	8	25	5
445	Geraldina de Paiva Azevedo, D.. . . .	—	5	5	1
446	Geraldo de Mesquita Sampaio.	20	10	30	6
447	Gertrudes, filha de Porfirio Machado .	5	2	7	1
448	» Paes de Barros, D.	—	6	6	1
449	» de Paula Souza, D.	18	9	27	5
450	Giacomo Gaudino.	76	38	114	16
451	Godofredo Infante de Toledo	55	27	82	13
452	Guilherme Bonamy Platt	279	139	418	33
453	» Cezar de Mattos.	40	—	40	8
454	» Ellis, Dr.	163	81	244	24
455	» P. Ralston.	72	45	117	16
456	Guilhermina M. de Vasconcellos, D.. .	6	3	9	1
457	Gustavo Adolpho de Castro.	40	20	60	11
458	» Adolpho da Silveira	—	3	3	—
	H				
459	Helena de Moraes Cintra, D.	27	13	40	8
460	Henrique de Almeida Regadas, Dr. . .	150	75	225	23
461	» Ellis da Silva.	2	—	2	—
462	Henriqueta Julia de Castro, D.	31	15	46	9
463	» Molina Quartim, D.	59	—	59	10
464	» Molina Quartim, filha, D. .	71	37	108	15
465	Herança do Barão do Tieté	1	—	1	—
466	Hermantina Monteiro de Barros, D. . .	29	14	43	8
467	Hermes Ernesto Alves Lima	191	50	241	24

164

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
468	Honorio Olympio Machado, Dr.	—	204	204	22
469	Hormindo Leite, Dr.	6	3	9	1
470	Humberto, filho de Luiz Quirino . . .	17	8	25	5
471	Hypolito José dos Santos	7	—	7	1
	I				
472	Ignacia Joaquina Pacheco, D.	39	19	58	10
473	Ignacio José de Mendonça Uchôa, Dr..	20	10	30	6
474	Illydia de Souza Barros Whitacker, D..	20	10	30	6
475	Iria Angelica de Jesus, D.	18	9	27	5
476	Irmandade do Rozario	13	—	13	2
477	Irmãos Carvalho	40	20	60	11
478	Ismael Dias da Silva, Dr..	2	1	3	—
479	Ismenia de Camargo Fonseca, D. . . .	2	1	3	—
480	Izabel, filha do Dr. R. de Barros . . .	20	10	30	6
481	» Maria da Silva, D..	4	2	6	1
	J				
482	Jacintho M. C. de Vasconcellos	20	10	30	6
483	Januario Moreira	12	—	12	2
484	Jayme Alves Lima	30	15	45	9
485	» Pinto de Almeida	42	21	63	11
486	» Soares Serva, Dr.	10	—	10	2
487	Jeronymo de Campos Freire	3	8	11	2
488	Jesuino da Fonseca Leite	37	19	56	10
489	Joanna Carolina Pacheco, D.	68	34	102	15
490	» da Cruz Pacheco D..	1	—	1	—
491	» filha do Dr. A. A. Fonseca . .	168	84	252	25
492	João Alberto de Oliveira Prado	3	5	8	1
493	» de Almeida Prado	70	35	105	15
494	» Alvares Rubião Junior, Dr. . . .	216	308	524	38
495	» Antonio Vieira Barboza	917	—	917	58
496	» Augusto de Oliveira Coelho . . .	—	10	10	2
497	» Baptista Corrêa de Sampaio . . .	42	21	63	11
498	» Baptista de Mello Oliveira	125	63	188	21
499	» Baptista de Moraes, Dr.	70	135	205	22
500	» Baptista de Oliveira Cardozo. . .	6	3	9	1
501	» Baptista Pacheco Jordão	211	105	316	28
502	» Baptista da Rocha Conceição, Dr.	—	100	100	15
503	» Baptista Vellozo.	76	38	114	16
504	» Barker	50	—	50	10
505	» Bernardo da Silva, Dr..	223	77	300	27
506	» Bierrembach.	9	4	13	2

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
507	João Crispim Corrêa Vasques	4	2	6	1
508	» Ferreira de Mello Nogueira, Dr. .	68	34	102	15
509	» filho de Antonio T. Pinto	1	—	1	—
510	» Florindo	32	16	48	9
511	» Francisco de Moraes Nobrega . .	35	19	54	10
512	» Francisco de Paula Souza, Dr. . .	421	210	631	44
513	» Gonçalves de Oliveira	6	3	9	1
514	» Henrique Fox	2	1	3	—
515	» Herculano Bierrembach	10	5	15	3
516	» Hypolito Fernandes	24	12	36	7
517	» Ildefonso de Brito	35	17	52	10
518	» de Lacerda Franco	184	92	276	26
519	» Maria de Paiva	12	6	18	3
520	» Maxwell Rudge	40	20	60	11
521	» Mendes Netto	15	7	22	4
522	» Nominando da S. Silvado	34	17	51	10
523	» Pacheco de Toledo	38	19	57	10
524	» de Paula Fernandes	—	71	71	12
525	» Pinto Carneiro	403	175	578	41
526	» Pinto Machado Portella	58	29	87	13
527	» Proost Rodovalho	46	23	69	11
528	» dos Santos Silva Silvado.	99	49	148	19
529	» Soares de Arruda . »	75	37	112	16
530	» Theodoro	34	17	51	10
531	» Tobias de Aguiar e Castro, Dr.. .	—	100	100	15
532	» Verissimo de Andrade	322	161	483	36
533	Joaquim Antonio Corrêa	86	43	129	17
534	» Antonio dos Santos	100	40	140	19
535	» de Araujo Coutinho	3	1	4	—
536	» Arnaldo Quartim	—	2	2	—
537	» Elias Pacheco Jordão	—	204	204	22
538	» Eugenio de Lima	—	15	15	2
539	» Floriano Wanderley	90	—	90	14
540	» José da Silva Neiva	30	15	45	9
541	» de Lacerda Franco	159	—	159	20
542	» Leite Penteado	42	21	63	11
543	» Manuel Alves	232	264	496	27
544	» Manuel Alves Lima	5	2	7	1
545	» Monteiro dos Santos	12	6	18	3
546	» de Queiroz Guimarães	30	15	45	9
547	» Silverio de C. Barboza, Dr. .	56	28	84	13
548	» Teixeira N. de Almeida . . .	419	209	628	43
549	» Timotheo de Araujo	2	1	3	—
550	» de Toledo Piza Almeida, Dr..	41	20	61	11
551	» Victor de Souza Meirelles . .	37	18	55	10

165

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
552	Joaquina Agueda da Luz Cintra, D. . .	30	15	45	9
553	» Angelica da Silva Araujo . .	80	40	120	17
554	» Maria do C. Pinheiro	10	5	15	3
555	» Soares Proença Bueno	42	21	63	11
556	José Affonso Pacheco de Toledo . . .	81	50	131	18
557	» de Almeida Prado	61	30	91	14
558	» Alves Barreto	100	50	150	20
559	» Alves de Sá Rocha	233	116	349	29
560	» Alves Villa-Real.	4	2	6	1
561	» Antonio de Oliveira Monteiro . .	87	43	130	18
562	» Augusto de A. Cintra (her.) . . .	—	15	15	3
563	» Augusto Pinto Machado	2	—	2	—
564	» Augusto Saraiva	6	6	12	2
565	» Augusto Soares (herança)	64	—	64	11
566	» Avelino da Rocha	3	1	4	—
567	» Azurem Costa	200	100	300	27
568	» Bento de Paula Souza, Dr.	13	6	19	3
569	» Bernardo de Oliveira	—	10	10	2
570	» Borges Figueiredo	250	—	250	25
571	» Egydio filho de J. E. Queiroz Aranha	12	6	18	3
572	» Egydio de Queiroz Aranha. . . .	132	66	198	22
573	» Elias de Paiva, Junior	10	5	15	3
574	» Estanisláu do Amaral	176	88	264	25
575	» Ferraz de Sampaio	77	38	115	16
576	» Ferreira de Marquitos	16	8	24	4
577	» Ferreira de Mello Nogueira, Dr. .	9	4	13	2
578	» filho de Antonio P. Lima	3	1	4	—
579	» filho de José F. Carvalho	3	1	4	—
580	» filho de Olegario M. Lima	73	36	109	15
581	» Gonçalves de Sampaio	10	5	15	3
582	» Henrique de Sampaio, Dr.	23	10	33	6
583	» Ildefonso de Souza Ramos, Dr.. .	76	38	114	16
584	» I. de Toledo (her.).	2	—	2	—
585	» Jacintho de Araujo Cintra	84	42	126	17
586	» Jacintho Pontes	11	5	16	3
587	» Joaquim Barboza	8	—	8	1
588	» Joaquim Duarte Rezende.	441	220	661	45
589	» Joaquim Gomes de Abreu	287	79	366	30
590	» Joaquim da Silveira Cintra, Jun..	13	5	18	3
591	» Manuel de Azevedo Marques. . .	—	30	30	6
592	» Manuel da Fonseca Junior, Dr.. .	143	157	300	27
593	» Maria Largacha Junior, Dr. . . .	1	—	1	—
594	» Maria Lisboa	2	1	3	—
595	» Maria Lisboa, Junior	6	3	9	1
596	» Maria Tallon	50	25	75	12

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
597	José Martins Bonilha	—	1	1	0
598	» Martins de Siqueira, Junior	86	1	87	13
599	» Monteiro Pinheiro	18	9	27	5
600	» Moreira da Cruz	4	2	6	1
601	» Olegario de A. Moura	16	8	24	4
602	» de Paula Leite de Barros, Dr.	897	448	1.345	79
603	» Pereira Machado, Dr.	3	—	3	0
604	» Pinto de Almeida, Junior	18	9	27	5
605	» Pinto do Carmo Cintra, Dr.	30	15	45	9
606	» Quartim	12	17	29	5
607	» de Queiroz Aranha, Dr.	110	55	165	20
608	» Rodrigues Munhoz, Dr. (her.)	8	4	12	2
609	» Romão Martins	—	10	10	2
610	» da Silva Prado	55	6	61	11
611	» Simões	2	1	3	0
612	» de Souza Queiroz, Dr.	475	288	763	50
613	» Teixeira da S. Braga (her.)	255	127	382	31
614	» Theodoro Xavier (her.)	5	—	5	1
615	» tutellado de E. Quartim	13	6	19	3
616	» Vasconcellos de Almeida Prado	100	—	100	15
617	» Venancio Ferreira (her.)	80	20	100	15
618	» Vicente de Souza Queiroz	479	239	718	48
619	» V. Palma	31	—	31	6
620	Josephina de Almeida Rezende, D.	35	17	52	10
621	» B. de Carvalhaes Nogueira, D.	78	39	117	16
622	» Bierrembach, D.	9	4	13	2
623	» de Paula Ramos, D.	39	19	58	10
624	» Pimenta Bueno, D.	50	25	75	12
625	Josina do N. Cantinho do Amaral, D.	30	—	30	0
626	Josué de Almeida Prado	100	—	100	15
627	Julia, filha de D. Maria A. M. Aranha.	3	1	4	0
628	Julio Bloch	2	1	3	0
629	» Joaquim G. Maia, Dr.	4	2	6	1
630	Justina de Araujo, D.	39	19	58	10
631	Justiniano de Mello Oliveira	85	42	127	17
	L				
632	Lafayette, filho de D. Maria A. M. Aranha	3	1	4	0
633	Laura Bierrembach, D.	9	4	13	2
634	Laurindo, filho de D. Anna de Mattos	1	—	1	0
635	Leocadia C. Mendes Gonçalves, D. (her.)	38	19	57	10
636	Leonor de Castro Lisboa	6	3	9	1
637	Leopoldina, filha de D. Beatriz Moreira	2	1	3	0
638	Leovigildo da Silva Prado	53	27	80	13

166

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
639	Libania Guerra da Veiga Pinto, D. . .	49	24	73	12
640	Lourenço Alves Cardozo	30	15	45	9
641	Lucas A. Monteiro de Barros	13	6	19	3
642	» filho de D. Maria A. Gomes . .	10	—	10	2
643	» Queiroz de Assumpção	289	149	438	34
644	Luciano F. Pereira Porto	2	1	3	—
645	Lucio, filho de José A. da Silva. . . .	9	1	10	2
646	Lucrecia de Araujo Ribeiro, D.	13	—	13	2
647	Luiz Alves da Silva, Conego	9	4	13	2
648	» Antonio de Souza Queiroz	574	310	884	56
649	» filho de Luiz Quirino	17	8	25	5
650	» Galvão Corrêa.	—	10	10	2
651	» Gonzaga de Amarante Cruz, Dr. .	50	25	75	12
652	» Higino de França Camargo . . .	15	—	15	3
653	» Joaquim de C. Carneiro Leão . .	98	49	147	19
654	» Lopes Baptista dos Anjos, Dr. . .	84	42	126	17
655	» de Oliveira Lins de Vasconcellos. Dr.	232	116	348	29
656	» Pereira Dias, Dr.	115	92	207	22
657	Luiza Alves Lima, D..	30	15	45	9
658	» Augusta Gonçalves de Andrade, D.	53	26	79	12
659	» Augusta de Souza Vergueiro, D..	254	127	381	31
660	» Candida Maria, D.	13	6	19	3
661	» Eufrosina de Paiva, D.	70	—	70	12
662	» filha de Joaquim Magalhães . .	9	4	13	2
663	» Marcelina da Silva Fialho, D. . .	110	55	165	20
664	» Maria Nogueira, D.	14	7	21	4
665	» Maria Quartim dos Santos, D.. .	30	—	30	6
666	Lydia Adolphina Cintra, D.	2	—	2	—
	M				
667	Maercio, filho do Dr. José Munhoz . .	114	57	171	21
668	Manuel de Almeida Mello Freire, Dr. .	38	19	57	10
669	» Amaral dos Santos	6	3	9	1
670	» André Gaspar	23	11	34	6
671	» Antonio de Carvalho	22	11	33	6
672	» Bonifacio da Silva Baptista . .	200	100	300	27
673	» da Costa Alves	11	5	16	3
674	» Ferreira Leal.	46	63	109	15
675	» filho de M. J. Duarte Rezende	37	18	55	10
676	» Geraldo Forjaz	363	—	363	30
677	» Gonçalves Torres	122	61	183	21
678	» Joaquim de Albuquerque Lins, Dr	275	119	394	32
679	» Joaquim Duarte Rezende . . .	269	134	403	32
680	» Joaquim Nobrega de Almeida .	8	4	12	2

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
681	Manuel Joaquim Pereira Rebello . . .	50	—	50	—
682	» Joaquim Pereira Villares . . .	138	69	207	22
683	» José Gomes	255	127	382	31
684	» José de Moraes.	119	59	178	21
685	» de Lacerda Franco	184	92	276	26
686	» Laudelino da Silva Silvado . .	34	17	51	10
687	» de Moraes Barros, Dr.	157	—	157	20
688	» de Oliveira Monteiro	220	110	330	29
689	» Oliveira da Rocha	—	51	51	—
690	» Peixoto Pinto (her.)	28	16	44	8
691	» Pinto Torres Neves, Dr.. . . .	53	37	90	14
692	» dos Santos Maia	21	14	35	7
693	» Vicente de Araujo Cintra . . .	51	19	70	12
694	» V. de Andrade Palma	7	4	11	2
695	Manuella Lacerda de Vergueiro, D. . .	184	92	276	26
696	Marcio, filho do Dr. José Munhoz. . .	114	57	171	21
697	Maria Adelaide da Silva Rosa, D. . . .	38	19	57	10
698	» Alexandrina de Barros, D. . . .	19	30	49	9
699	» de Almeida Barros, D.	20	9	29	5
700	» de Almeida Rezende, D.	35	17	52	10
701	» Angela de Moraes Aranha, D.. .	63	31	94	14
702	» Angelica de Barros Franco, D. .	—	23	23	4
703	» Angelica C. Pereira, D..	130	60	190	22
704	» Ang. de S. Queiroz de Barros, D.	—	46	46	9
705	» dos Anjos Vasconcellos, D. . . .	4	2	6	1
706	» Antonia da Silva Ramos, D. . .	27	13	40	8
707	» Archangela Pimenta Bueno, D. .	104	—	104	15
708	» Augusta Pinto	4	2	6	1
709	» Bazilisa da Silva Prado, D. . . .	100	50	150	20
710	» Candida Ribeiro, D.	28	14	42	8
711	» Carlota Corrêa de Mello, D.. . .	14	—	14	2
712	» Carlota Porchat de Assis, D. . .	44	22	66	11
713	» do Carmo Cyparisa Rodrigues, D.	28	14	42	8
714	» do Carmo Gonçalves, D.	28	4	32	6
715	» Carolina Bierrembach, D.. . . .	14	7	21	4
716	» Clementina da Silva Rangel, D. .	10	5	15	3
717	» da Conceição Cardozo, D.. . . .	5	—	5	1
718	» Damiana de Lemos, D.	—	4	4	—
719	» das Dôres Alves Lima, D.. . . .	73	36	109	15
720	» das Dôres Vasconcellos Machado, D	80	—	80	13
721	» Durand Pechiottino, D.	28	14	42	8
722	» Engracia Dias Leite, D..	20	16	36	7
723	» Eugenia de Carvalho, D.	38	19	57	10
724	» Eugenia Monteiro de Barros, D..	1.059	529	1.588	91
725	» E. Monteiro de Barros de Nioac, D.	460	230	690	47

167

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
726	Maria, filha do Barão de Arary	10	5	15	3
727	» filha de D. Beatriz Moreira . . .	2	1	3	—
728	» filha de Custodio M. Alves . . .	70	35	105	15
729	» filha do Dr. F. E. Malheiro . . .	5	2	7	1
730	» filha de Luiz Quirino	44	22	66	11
731	» filha do Dr. Manuel Eufrasio . .	1	—	1	—
732	» de D. Maria A. M. Aranha . . .	3	1	4	—
733	» filha do Dr. Raphael de Barros .	20	10	30	6
734	» Flora, filha de José Egydio . . .	12	6	18	3
735	» Flora Franco de Queiroz, D. . .	95	24	119	16
736	» F. de Carvalho, D.	14	7	21	4
737	» Francisca Pinto Filha, D.	2	1	3	—
738	» da Gloria Azevedo, D.	33	16	49	9
739	» da Gloria Pereira Munhós, D..	271	135	406	32
740	» da Gloria Quartim, D.	37	20	57	10
741	» Guilhermina R. Camargo, D. . .	3	1	4	—
742	» Idalina Nobrega, D..	6	3	9	1
743	» Jacintha de Sampaio e Silva, D..	122	—	122	17
744	» Joanna Ortiz Monteiro, D. . . .	29	21	50	10
745	» Joaquina de Moraes, D..	8	4	12	2
746	» Laura, filha de Elias Souza . . .	—	50	50	10
747	» Leopoldina de S. Machado, D. .	12	6	18	3
748	» Luiza, filha do Dr. Carlos Norberto	17	8	25	5
749	» Luiza Nogueira de Camargo, D. .	41	20	61	11
750	» da Luz Monteiro de Barros, D. .	306	184	490	37
751	» Marcolinà Monteiro da Silva, D .	35	17	52	10
752	» do Nascimento Rodrigues Jordão, D	25	12	37	7
753	» de Paula Souza A. do Amaral, D.	66	33	99	14
754	» de Paula Souza, D.	16	8	24	4
755	» Raphaela de Paula Souza, D. . .	176	88	264	25
756	» Rita, filha de Olegario M. Lima.	75	39	114	16
757	» Rita Pinheiro Machado, D. . . .	1	—	1	—
758	» Rosa de Assumpção Pinheiro, D.	53	7	60	11
759	» da Soledade Pinto de Almeida, D.	70	35	105	15
760	» Sophia, filha do Dr. Caio Prado.	899	—	899	—
761	» Sophia de Lemos, D.	—	4	4	—
762	» Sophia da Silva, D..	110	55	165	20
763	» Thereza R. de Freitas, D.	154	77	231	24
764	» Umbelina Kiehl, D..	41	20	61	11
765	» Umbelina Santiago Ferreira, D. .	6	3	9	1
766	» Videau Kirk, D.	15	7	22	4
767	Marianna de Castro Lisboa, D.	6	3	9	1
768	Mario de Camargo Fonseca	2	1	3	—
769	Marqueza de Itú	1.132	766	1.898	107
770	Marquez de Trez-Rios.	1.500	750	2.250	125

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
771	Martinho José Marques.	6	3	9	1
772	Martinho da Silva Prado Junior. Dr. .	2.595	983	3.578	131
773	Mathilde Alice Bierrembach, D.	9	4	13	2
774	» Eufrosina de Paiva, D. . . .	204	102	306	27
775	Mauricio de Oliveira	30	15	45	9
776	Max J. F. Mundt.	74	26	100	15
777	Mercedes, filho de Luiz Quirino. . . .	44	22	66	11
778	Messias Egydio dos Santos	26	—	26	5
779	Messias Teixeira de Camargo	66	33	99	14
780	Miguel Luiz da Silva	—	60	60	11
781	Militão Augusto de Azevedo	34	17	51	10
782	Miquelina Ferraz de C. Camargo, D. .	3	1	4	—
783	Mosteiro de S. Bento.	25	12	37	7
	N				
784	Narcisa Andrelina de Carvalho, D. . .	5	2	7	1
785	Nellie Hall, D.	2	—	2	—
786	Newtel de Araujo Queiroz	17	8	25	5
787	Nicoláu de Souza Queiroz, Dr.	660	160	820	53
788	» de Souza Queiroz Filho. . . .	279	139	418	33
789	Nilo Francisco de Paula	143	71	214	23
790	Noemia da Fonseca, D.	2	1	3	—
	O				
791	Octaviano A. Alves Lima	153	76	229	23
792	» de Barros Vaz	20	10	30	6
793	» Pereira Mendes, Dr.	—	133	133	18
794	Octavio Paes de Barros.	78	39	117	16
795	Olegario, filho de Olegario M. Lima. .	74	36	110	16
796	Olivina, filha de D. Beatriz Moreira . .	2	1	3	—
797	Olympia Maria Rita da Silva, D. . . .	9	4	13	2
798	Olympio Pinheiro de Lemos, Dr. (her.)	9	4	13	2
	P				
799	Paulina B. Quartim Ramos, D.	57	30	87	13
800	» de Souza Queiroz, D.	534	267	801	52
801	Paulino de Almeida Freire	38	19	57	10
802	Paulo Dias de Azevedo	100	50	150	20
803	» Egydio de Oliveira Carvalho, Dr.	17	8	25	5
804	» Pinto de Almeida, Dr.	—	100	100	—
805	Pedro Egydio de Souza Aranha	516	258	774	51
806	» Hannickel Forster	200	100	300	27

168

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
807	Pedro de Paula Ramos	39	—	39	7
808	» Vaz de Almeida	69	34	103	15
809	» Vicente de Azevedo, Dr.	37	18	55	10
810	» Victor Lalanne	28	14	42	8
811	Plinio de Mendonça Uchôa, Dr.	257	92	349	29
812	Prudente José de Moraes Barros, Dr. .	220	110	330	29
	Q				
813	Quirino, filho de F. P. do Canto . . .	12	—	12	2
814	Quiteria Luiza de Souza, D..	15	—	15	3
	R				
815	Raphaela, filha do Dr. Fernando P. Barros	2	1	3	0
816	Raphael de Abreu Sampaio	18	9	27	5
817	» de Araujo Ribeiro	13	—	13	2
818	» filho do Dr. R. de Barros . .	20	10	30	6
819	» de Paula Souza, Dr.	2	1	3	0
820	» Tobias de Oliveira	154	77	221	24
821	Raúl Alvares de Castro, Dr.	24	12	36	7
822	» filho de Francisco Pompêu. . . .	14	7	21	4
823	Recolhimento da Luz.	289	144	433	34
824	Reginaldo de Moraes Salles.	69	34	103	15
825	» Wehrsig	9	—	9	1
826	Remigio Gomes Guimarães, Dr.. . . .	34	17	51	10
827	Reynaldo Porchat	14	7	21	4
828	Rita Hermantina da Silveira Cintra, D.	11	5	16	3
829	» Leopoldina da Silva, D.	25	12	37	7
830	» de Mesquita Sampaio, D.	27	13	40	8
831	» Ribas da Silva, D..	9	4	13	2
832	Rodrigo Claudio da Silva	12	6	18	3
833	Rosalina de Queiroz Aranha, D.. . . .	372	211	583	41
834	Roscio, filho de José Egydio	18	9	27	5
	S				
835	Salvador Martins Bonilha	2	1	3	0
836	» Martins Bonilha Sobrinho . .	93	46	139	18
837	Sancho B. Berenguer Cezar, Dr.. . . .	2	1	3	0
838	Santa Casa de Misericordia de Campinas	61	30	91	14
839	Sarah Helena de Ornellas, D..	6	3	9	1
840	Sebastiana, filha de D. Maria Flora . .	234	117	351	30
841	Sebastião de Campos Cintra	9	4	13	2
842	Sergio Monteiro de Abreu	13	6	19	3

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50 %	Total	Votos
843	Severiano Rodrigues Martins, Dr. . . .	300	150	450	35
844	Sizinia de Paula Souza, D.	51	26	77	12
845	Sociedade Artistica Beneficente	62	31	93	14
846	» B. Portugueza de S. Paulo .	47	23	70	12
847	» B. Portugueza de Campinas.	61	30	91	14
848	Sophia Rufina de Oliveira e Silva, D. .	80	40	120	17
849	Squire Sampson	202	101	303	27
850	Suzanna Catharina Peixoto, D.	30	15	45	9
851	Sylvano Cezar de Mattos	7	—	7	1
852	Sylvestre A. Villa-Real Sobrinho . . .	3	2	5	1
853	Sylvia Monteiro de Barros	126	63	189	21
854	Sylvio Alves Pinto	9	4	13	2
	T				
855	Tharsilia, filha do Dr. Carlos Norberto.	12	6	18	3
856	» Novaes de Camargo, D.. . .	135	67	202	22
857	Theobaldo de Souza Queiroz	840	420	1.260	75
858	Theolinda Engracia Smith	42	—	42	8
859	» de França Leite	9	2	11	2
860	Thereza de Jesus Carmelita.	17	8	25	5
861	» de Jesus Paula, D.	12	6	18	3
862	» Miquelina de O. Lobo, D. . .	4	—	4	0
863	» Pompêu do Amaral, D.. . . .	119	59	178	21
864	Thiago Luiz de Paula.	141	70	211	23
865	Thiers, filho de Francisco G. Ferraz. .	6	3	9	1
866	Thomaz Dias Leite, Dr..	19	14	33	6
867	» Hall	2	—	2	0
868	Tito Marcos Pacheco Soares	10	—	10	2
869	Tobias de Aguiar, Dr.	182	91	273	26
870	Turenna, filha José Egydio	12	6	18	3
	V e W				
871	Valentina, filha de Francisco Pompêu .	22	11	33	6
872	Valeriana Cintra, D.	2	—	2	0
873	» Ignez da Silva Cintra, D. . .	16	8	24	4
874	Vasco Pinto Bandeira, Dr.	9	4	13	2
875	Veridiana Valeria da Silva Prado, D. .	275	1.525	1.800	0
876	Verissimo da Silva Prado (her.)	816	202	1.018	63
877	Vespasiano José dos Santos.	1	8	9	1
878	Vicente Ferreira Franco	117	58	175	21
879	» da Fonseca Ferrão	60	30	90	14
880	Victor V. de Souza Meirelles	5	3	8	1
881	Victoria de Freitas Novaes, D.	161	—	161	20

169

Numero	Nomes	Acções integralisadas	Acções com 50%	Total	Votos
882	Victorino Gonçalves Carmillo	8	4	12	2
883	Vieira & Irmãos	19	9	28	5
884	Virgilio Antonio de Brito	7	3	10	2
885	Visconde de Vergueiro	3.380	1.690	5.070	266
886	Viscondessa de Embaré.	742	191	933	59
887	» de Guaratinguetá.	100	25	125	17
888	» de Rio-Claro.	893	446	1.339	79
889	William Loudon Strain, Dr.	20	—	20	4
	Z				
890	Zenaide de Barros Vaz	20	10	30	6
	TOTAL . . .	100.000	50.000	150.000	